

Bericht

des

Revaler Börsen-Comités

über seine im Interesse des

Handels und der Schifffahrt

entwickelte Thätigkeit

im Jahre

1885.



Reval, 1886.

Bericht
des
Revaler Börsen-Comité's
über seine im Interesse
des Handels und der Schifffahrt
entwickelte Thätigkeit
im Jahre
1885.

Für die Mitglieder des Börsen-Vereins als Manuscript gedruckt.

Reval.

Gedruckt in der Buchdruckerei des „Revaler Beobachter“.

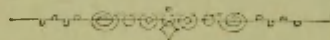
1886.

Дозволено цензурою. — Ревель, 9-го Декабря 1886-го года.

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite.
A. Das Börsen-Comité und der Börsen-Verein	1
B. Finanzielle Angelegenheiten des Börsen-Vereins:	
Die Subvention seitens der Stadtverwaltung	4
C. Hafen- und Schiffahrts-Angelegenheiten:	
1. Der Hafenbau.	
a. Historische Entwicklung der Hafenbau-Angelegenheit	5
b. Der Bau des neuen Bassins	9
c. Die projectirten weiteren Bauten	12
2. Die Eisungsarbeiten	14
3. Der Bau von Speichern und die Anlage von Lagerplätzen und Schienengeleisen beim neuen Bassin	14
4. Verbot, den auf amerikanischen Schiffen angemünsterten Matrosen Vorschüsse auf ihre Gage zu geben	22
D. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen:	
1. Schwierigkeiten bei dem Empfang der unter dem Namen „Muster ohne Werth“ ankommenden Waarenproben	24
2. Verlegung des Telegraphen-Bureaus nach der inneren Stadt	26
3. Concessionirung des Börsen-Comités zur Anlage und Exploitation eines Telephonnetzes in Kewal	27
E. Eisenbahnwesen:	
1. Der Bahntarif für Baumwolle	35
2. Der directe überseeische Güterverkehr nach Moskau	40
3. Directer Tarif nach Stationen hinter Moskau	41
4. Die Getreidetarife	42
5. Weitere Maßnahmen zur Hebung des Güterverkehrs auf der Bahn	45
6. Justirung der Brückenwaagen der Bahn	48

	Seite-
7. Die Gubbenet'sche Tarifcommission	48
8. Das neue russische Eisenbahnstatut.	
a. Auslieferung der Waaren beim Abhandenkommen des Frachtbrief-Duplicats	49
b. Verfahren seitens der Eisenbahnen bei Nachnahmehahlungen	54
F. Zollwesen und Import:	
1. Zolltarif-Änderungen	56
2. Der Weinzoll	56
3. Der Marmorzoll	58
4. Verhinderung des Schmuggels auf Cabotageschiffen	60
5. Bekanntgebung der Entscheidungen des Zolldepartements an die Kaufleute	64
6. Erhebung des Zolls von verkauften gestrandeten Fahrzeugen	65
7. Gleichzeitiges Entlöschen und Beladen der Dampfer	66
8. Obligatorische Versicherung von unverzollten in Privaträumen lagernden Waaren	67
9. Der Zollartell	69
G. Export:	
1. Die Lagerbaufrage	69
2. Der Petroleum-Export	86
3. Decladungen beim Holzexport nach England	87
H. Maklerwesen:	
Anwendung des Stempelsteuer-Gesetzes auf die Schlußzettel der Makler	88
I. Handelsgesetzgebung:	
1. Einführung der russischen Hohlmaße in den Ostseeprovinzen	90
2. Die Einführung des metrischen Maß- und Gewichtssystems in Rußland	91
Anhang:	
1. Bericht über die Einnahmen und Ausgaben des Revaler Börsen-Comités pro 1885	94
2. Budget des Börsen-Comités pro 1886	96



A. Das Börsen-Comité und der Börsen-Verein.

Das Realer Börsen-Comité bestand zu Anfang des Jahres 1885 aus folgenden 5 Gliedern: Herrn Etienne Baron Girard de Soucanton, Präses, Herrn Rathsherrn C. W. Grünberg, Vicepräses, Herrn Altermann Wilh. Mayer, Herrn Consul Robt. Koch und Herrn Altermann der russischen Kaufmannschaft W. Demin. Substituten waren die Herren Carl Gahlubäck, Alex. Riesenkauff und Th. Hofrichter. Im Laufe des Jahres 1885 ist weder im Bestande der Comitéglieder, noch der Substituten eine Veränderung eingetreten. Das laut § 17 der Börsenstatuten in diesem Jahre der Reihe nach ausscheidende Glied des Börsen-Comités Herr Altermann Wilh. Mayer wurde auf der am 12. Februar abgehaltenen Generalversammlung wiedergewählt. Zum Präses wurde ebenfalls Herr E. Baron Girard de Soucanton, zum Vicepräses Herr Rathsherr C. W. Grünberg wiedergewählt, welche beiden Herren ihre resp. Aemter nunmehr bereits seit dem Jahre 1879 ununterbrochen bekleiden.

Mitglieder des Börsen-Vereins im Jahre 1885 waren die Herren:

Meno Asmus.
 Ernst Bätge,
 Eduard Bätge.
 Wilh. Borchert.
 Ad. Brockhausen (Börsenmakler).
 F. F. Cederhilm.
 Th. Clayhills & Sohn,
 E. Baron Girard de Soucanton.
 Erhard Dehio.
 W. Demin.
 Carl Elfenbein.
 Alex. Elfenbein.
 G. Erdmann (Börsenmakler).
 J. H. Fahrenholz.
 Charles Froese.
 Ose. Florell (Börsenmakler).

Carl F. Gahlubäck,
 C. F. Gahlubäck.
 C. J. Gahlubäck.
 Edm. Gahlubäck.
 Grünberg & Co.
 C. W. Grünberg.
 N. Holmberg Nachfolger,
 Alf. Braun.
 C. M. Johannsen.
 Carl Landesen & Co..
 Th. v. Landesen.
 Joachim Christn Koch,
 Robt. Koch.
 Nicol. Koch.
 Kniep & Werner,
 Ad. Werner.

Roch & Co.,

Carl Jul. Roch.

Paul Roch (Börsemaakler).

J. E. Ruhlmann.

Makarow & Luther,

Chr. Lührer.

G. Graf.

Georg Malmros,

H. C. C. Malmros.

Mayer & Co.,

Günther Thure Wilh. Mayer.

Paul Meyer.

Gottfr. Müller,

Friedr. Müller.

Wm Müllers Successeurs & Co.,

Th. Hofrichter.

Neptun, russ.-baltische Bergungsgesellschaft (Betriebs-Director S. Baron Franken).

Preßhefefabrik. Revaler (Betriebs-Director Carl Schedl).

C. H. Petenberg.

J. Pfaff.

Chr. Rotermann.

Revaler Bank-Comptoir,

Georg Scheel.

Carl Eberh. Niesenkampff,

Alex. Niesenkampff.

Revaler Spritz-Fabrik (Director N. Baron Rosen).

C. Siegel.

Mart. Chr. Schmidt,

Mart. Chr. Schmidt.

Aug. Gleich.

H. Schmidt & Co.,

Herm. Christ. Schmidt.

Carl Theod. Stempel.

Rud. Förster,

Jul. Ruttmann.

Höppener & Co.,

Fr. Grün.

L. Knoop (bevollmächtigter Vertreter für Reval B. Behr).

Scheumann & Spiegel (bevollmächt. Vertreter für Reval C. Dittmer).

Gerhard & Hey (bevollmächtigter Vertreter für Reval Wm Meyerowig).

C. Wohlbrück & Co. (bevollmächtigte Vertreter für Reval L. Johannsen und C. Schweiger).

B. Whishaw (bevollmächtigter Vertreter für Reval C. N. Cattley).

Im Laufe des Jahres sind zwei General-Versammlungen abgehalten worden. Auf der ersten, von 21 Mitgliedern besuchten Versammlung, welche am 22. Januar abgehalten wurde, wurde die Rechenschaftsablegung über die Einnahmen und Ausgaben des Börsen-Comités pro 1884 verlesen und genehmigt und zur Revision dieser Rechenschaftsablegung die Herren Mart. Chr. Schmidt, Aug. Johannsen und Alex. Elfenbein gewählt. Ferner wurde das Budget des Börsen-Comités pro 1885 bestätigt und endlich nach Verlesung einer Vorlage des Börsen-Comités, betreffend den Bau von Speichern am neuen Hafenbassin, das Comité ermächtigt, mit der Stadtverwaltung behufs Ueberlassung des erforderlichen städtischen Terrains zum Bau der Speicher sich in Relation zu setzen, mit der Bedingung jedoch, daß dem Börsen-Verein außer den budgetlich zu diesem Zwecke ausgeworfenen 8000 Rbl. keine weiteren Geldverpflichtungen durch den Speicherbau auferlegt werden sollten.

Die zweite, am 12. Februar abgehaltene General-Versammlung war von 16 Mitgliedern besucht. Es wurde auf derselben der Bericht der Revidenten abgestattet, daß sie die Bücher und Cassa des Börsen-Comités revidirt, dieselben in vollkommener Ordnung und mit den Belegen übereinstimmend gefunden hätten. Das statutenmäßig

in diesem Jahre ausscheidende Glied des Börsen-Comités Herr Aeltermann Wilh. Mayer wurde wiedergewählt. Es wurde weiter ein kurzer Bericht über die während des Jahres 1884 im Interesse des Handels und der Schifffahrt entwickelte Thätigkeit des Börsen-Comités verlesen. Nach einem Referat über den weiteren Verlauf der Angelegenheit in Betreff des Speicherbaues beim neuen Bassin und über das Resultat der hierüber mit der Stadtverwaltung eingeleiteten Unterhandlungen, ermächtigte ferner die Versammlung das Börsen-Comité, die nöthigen Schritte zum Ausbot des Baues zu thun. Endlich wurde auf Antrag des Börsen-Comités eine Commission zur Revision der hiesigen Börsen-Ansachen niedergesetzt und in diese Commission die Herren B. Behr, Erh. Dehio, E. Dittmer, Aug. Gleich, Wm Meyerowitz und Jul. Ruttmann gewählt.

Das Börsen-Comité hat im Laufe des Rechnungsjahres im Ganzen 79 Sitzungen abgehalten und auf denselben verschiedene, die Hebung des hiesigen, als auch des allgemeinen russischen Handels und der Schifffahrt betreffende Maßnahmen berathen. Als eine Erweiterung in der Organisation der Arbeitsthätigkeit des Börsen-Comités ist die bereits im September 1884 erfolgte Anstellung eines ständigen Secretärs des Börsen-Comités zu verzeichnen. Die vielfach durch anderweitige Verpflichtungen in Anspruch genommene Thätigkeit des bisherigen Secretärs, des Herrn Rathsherrn Oscar Gregory, ermöglichten es diesem nicht mehr, seine Zeit und Arbeitskraft in dem Maße den Angelegenheiten des Börsen-Comités zu widmen, wie es die von Jahr zu Jahr zunehmenden Arbeiten des Comités durchaus erheischten, und sah man sich deshalb genöthigt, eine geeignete Persönlichkeit ausfindig zu machen, welche ihre ganze Arbeitskraft ausschließlich den Interessen des Börsen-Comités zu opfern haben sollte. Nachdem nun auf der am 21. August 1884 abgehaltenen General-Versammlung die Anstellung eines ständigen Secretärs beschlossen worden war, berief das Börsen-Comité auf diesen Posten den Herrn Redacteur Carl Harmsen aus Libau, mit welchem bereits vorher dieserhalb Unterhandlungen gepflogen worden waren. Mit der Anstellung eines ständigen Secretärs stand auch in engstem Zusammenhange die Frage wegen Unterbringung der Canzlei des Börsen-Comités in einem geräumigeren und bequemerem Locale, als es die bisher von ihr eingenommene sogenannte „Acciesekammer“ der Großen Gilde war. Die langjährige Miethsherrin des Comités, die Große Gilde, kam auch diesmal den Wünschen des Comités bereitwilligst entgegen und ging darauf ein, den an der Ecke des Börsenganges und der Breitstraße gelegenen Flügel der Börsehalle für die Zwecke des Comités geeignet umzubauen und demselben für einen Miethzins von 600 Rbl. jährlich mit Beheizung zu vermieten. Der während des vorigen Sommers begonnene Umbau war im Herbst soweit fertig gestellt, daß am 14. October 1885 bereits die erste Sitzung des Comités in dem neuen Canzleilocale abgehalten werden konnte. Das neue Local besteht aus zwei hohen, hellen und geräumigen Zimmern mit Vorhaus und genügt für's Erste vollständig für die Bedürfnisse des Comités. Die ebenfalls geplante Unterbringung des statistischen Bureaus in diesem Local hat bis hiezu aus practischen Gründen noch nicht bewerkstelligt werden können.

B. Finanzielle Angelegenheiten des Börsen-Comités.

Die Subvention seitens der Stadtverwaltung.

Seit Constituirung des Börsen-Comités im Jahre 1872 ist zum Unterhalt desselben seitens der Stadtverwaltung eine Subvention gezahlt worden, und zwar anfänglich in der Höhe von 2500 Rbl. jährlich, wie sie bis dahin der früheren Handelscommission seitens des Rathes aus den Handelsabgaben bewilligt worden war. Die Uebertragung der bis dahin der Handelscommission gezahlten Unterstützung an das Börsen-Comité war insofern schon eine durchaus gerechtfertigte, als mit der Uebergabe sämmtlicher Acten, Protokolle und Cassen der Kaufmannschaft an das Börsen-Comité, auch die bisher von der Handelscommission vertretenen Rechte und die ihr obliegenden Verpflichtungen an das Comité übergegangen waren, mithin auch billigerweise die von den Ständen zum Unterhalt der Handels-Institute aus den Handelsabgaben bewilligte Subventionssumme fortan zur Verfügung dieses Comité's gestellt werden mußte. Nach Einführung der neuen Städteordnung im Jahre 1877 wurde auch von der neuen Stadtverwaltung die Subvention in der gleichen Höhe weitergezahlt und zwar bis zum Jahre 1880, wo das Börsen-Comité sich gezwungen sah, um Erhöhung der Subvention von 2500 auf 5000 Rbl. nachzusuchen. Eine solche Erhöhung wurde durchaus nothwendig im Hinblick auf die vom Börsen-Comité bereits seit längerer Zeit geplante, als sehr wünschenswerth erachtete Anstellung eines Statistikers und Einrichtung eines handelsstatistischen Büreaus beim Comité behufs systematischer und gründlicher Verarbeitung des umfangreichen statistischen Materials über die Handelsbewegung von Neval und Baltischport — Absichten, für deren Verwirklichung jedoch die äußerst beschränkten Mittel des Börsen-Comité's allein nicht ausreichten. Das damalige Gesuch des Börsen-Comité's wurde von der Stadtverordneten-Versammlung bereitwilligst genehmigt und die jährliche städtische Subvention an das Börsen-Comité somit im Jahre 1880 auf 5000 Rbl. erhöht. Diese Subvention reichte denn auch aus, um die nothwendigsten Ausgaben des Comité's bestreiten zu können; als jedoch am 21. August 1884 von der General-Versammlung die Anstellung eines ständigen Secretärs beschlossen wurde, und im Zusammenhange hiermit auch eine Vergrößerung der Canzlei-Ausgaben in Betracht gezogen werden mußte, sah man sich wieder gezwungen, um eine Erhöhung der Subvention um weitere 2500 Rbl. bei der Stadtverwaltung einzukommen. Im Hinblick auf den offenbaren Nutzen, welcher auch der Stadt selbst aus einer energischen und umsichtigen Vertretung der Handelsinteressen seitens des Börsen-Comité's erwachsen mußte, wurde auch dieses Gesuch von der Stadtverordneten-Versammlung genehmigt. Seit dem Jahre 1885 beträgt demnach die an das Börsen-Comité gezahlte jährliche Subvention der Stadt 7500 Rbl.

C. Hafen- und Schifffahrts-Angelegenheiten.

1. Der Hafenbau.

a. Historische Entwicklung der Hafenbau-Angelegenheit.

Die Frage einer Erweiterung und Verbesserung der noch jetzt bestehenden Revaler Hafenanlagen ist bereits bald nach Beginn des Baues der Baltischen Bahn aufgeworfen worden. Der mit der Eröffnung der Bahn ohne Zweifel zu erwartende bedeutende Aufschwung des Revaler Seehandels machte es der damaligen Stadtverwaltung und Kaufmannschaft im Hinblick auf die äußerste Unzulänglichkeit des Hafens, welcher durchaus keinen Raum für eine größere Anzahl von Schiffen darbot, zur Pflicht, den Hafenausbau ernstlich in's Auge zu fassen und bei den betreffenden Ministerien eifrig zu betreiben. Da die Stadt nicht im Besitz der nöthigen Geldmittel zum Bau war, außerdem der Revaler Hafen nach Eröffnung der Bahn nicht mehr als ein Institut von rein localem Interesse angesehen, sondern eine hochwichtige Bedeutung für das gesammte Reich erhalten mußte, so wurde um Bestreitung der Baukosten aus den allgemeinen Staatsmitteln petitionirt; der Rath reichte im Mai 1870 sowohl dem Herrn Minister der Finanzen als auch dem der Wegecommunication ein Exposé über die projectirten Hafenarbeiten ein, dem zufolge für die Instandsetzung sämmtlicher Werke des Revaler Hafens 500,000 Rbl., für die nothwendigsten, unaufschiebbaren Arbeiten im inneren Kauffahrteihafen aber 200,000 Rbl. erforderlich sein sollten. Bei sofortiger Entscheidung der Angelegenheit erbot sich außerdem die Kaufmannschaft, die zuletzt genannten Arbeiten im Laufe zweier Jahre (1870 und 1871) auszuführen. Leider ist diesen Gesuchen i. B. practisch keine Folge gegeben worden.

Unterdessen entwickelte sich der Handel Revals bereits in den ersten Jahren nach Eröffnung der Baltischen Bahn in sehr erfreulicher Weise, aber hiermit im Zusammenhange wurden auch die Schwierigkeiten und Störungen, welche sich der Schifffahrt durch die den gesteigerten Bedürfnissen in keiner Weise mehr Rechnung tragenden Hafenanlagen entgegenstellten, von Jahr zu Jahr immer größere. Was von der Stadt für Baggerung, Instandhaltung der Bollwerke zc. mit den beschränkten Geldmitteln gethan werden konnte, wurde gethan, doch genügte solches natürlich nicht allen Anforderungen. Diese Zustände lenkten denn endlich auch die Aufmerksamkeit des Staates auf sich und vom Jahre 1875 an erhält die Angelegenheit unseres Hafenausbaues einen, wenn auch freilich sehr langsamen Fortgang. In einer Vorstellung des Herrn Finanzministers an den Herrn Minister der Wegecommunication vom 15. Mai 1875 Nr. 7412 wird auf die unumgängliche Nothwendigkeit einer Verbesserung und Erweiterung der Häfen von Reval und Baltischport hingewiesen, welche den anwachsenden Export und Import nicht mehr zu bewältigen im Stande seien, wobei der Herr Finanzminister als Beweis für die Bedeutung, welche der Revalsche Hafen für das ganze russische Reich bereits gewonnen habe, es nicht unterläßt, speciell darauf aufmerksam zu machen, daß die Einnahmen des Revaler Zollamtes in den letzten 6

(dem Jahre 1875 vorhergegangenen) Jahren von 330,000 auf 3 Millionen Rubel jährlich gestiegen seien.

In Folge dieser Anregung von Seiten des Finanzministeriums und auf directen Auftrag des Wegebauministeriums wurden hierauf von der Verwaltung der Baltischen Eisenbahngesellschaft Projecte für die Verbesserung der Häfen von Reval und Baltischport ausgearbeitet und dem Bautenministerium vorgestellt. In Bezug auf das Project für den Revaler Hafen verfügte der Herr Bautenminister, dasselbe vorher noch dem Marine- und Finanz-, als den beiden hierbei direct interessirten Ministerien, zur vorherigen Durchsicht zu unterbreiten. Beide Ministerien erklärten sich freilich im Princip mit den von der Baltischen Bahn ausgearbeiteten Projecten einverstanden, konnten sich jedoch nicht einigen hinsichtlich der Placirung der Molen im Kauffahrteihafen und der Benützung einiger Bassins und Quais im Hafen, so daß im Hinblick hierauf der Herr Minister der Wegecommunication laut Bericht des Technischen Comités des Chauffée- und Wasserbau-Departements vom 6. April 1876 befahl, die ganze Frage einer Verbesserung des Revaler Hafens einer besonderen Commission unter dem Vorsitz des Directors des Chauffée- und Wasserbau-Departements zur Durchsicht zu übergeben, zu welcher Commission außer Gliedern des Bautenministeriums, auch noch Vertreter des Finanz-, Marine- und Kriegsministeriums und der Reichscontrole gehörten.

Besagte Commission trat im Jahre 1878 zusammen und stellte, unter Berücksichtigung der namentlich von Seiten des Marineministeriums verlaublichen Wünsche und unter Zugrundelegung des Projectes der Baltischen Bahn, folgende Gesichtspunkte für den Hafenausbau fest:

- 1) im Ganzen 5 einzelne Bassins für die Hafenanlagen zu erbauen, von denen 3 Bassins speciell in dem sogenannten Kauffahrteihafen zu liegen kommen sollten. Die Tiefe in den einzelnen Bassins sollte durchweg auf 23 Fuß gebracht werden;
- 2) sowohl das Nord-, als auch das Süd- und Ostbollwerk einer gründlichen Reparatur zu unterziehen resp. wieder aufzubauen;
- 3) den Admiralitäts canal auf 12 Faden zu verbreitern und auf 15 Fuß zu vertiefen, an der Mündung desselben eine eiserne Drehbrücke und am Ende einen Helling zu erbauen. Dasjenige ebenfalls für die Bedürfnisse des Handels zu benutzende Bassin, in welches der Admiralitäts canal münden würde, sollte so erbaut werden, daß immer ein freier, durch Seezeichen kenntlich zu machender Durchgang aus dem Admiralitäts canal in den Kriegshafen möglich werde;
- 4) die Canäle der Handlungshäuser Th. Clayhills & Sohn und Mayer & Co. in einen Canal zu vereinigen und in das Bassin Nr. 4 abzuleiten;
- 5) die Quais nach dem Typus der für das im Bau begriffene Bassin (konm.) im Libauer Hafen bestimmten Granit-Quais zu erbauen.

Was die in den Punkten 2 und 3 erwähnten Arbeiten betrifft, so sollten dieselben als nur die Interessen des Kriegshafens berührend, speciell nur von Marine-Ingenieuren und auf Kosten der dem Marineministerium hierfür vom Finanzministerium

bewilligten Summen ausgeführt werden. Der vom Marineministerium für diese Arbeiten aufgemachte Kostenschlag belief sich auf 344,603 Rbl. und wurde in die allgemeine Baufumme besonders als diesem Ministerium bewilligt, aufgenommen, während die übrigen Summen aus dem Budget des Begebauministeriums bestritten werden sollten.

Der gesammte, im technischen Comité des Ministeriums revidirte Kostenschlag für alle projectirten Hafenarbeiten in Reval und Baltischport stellte sich folgendermaßen:

A. Für die Arbeiten in Reval:

1) Expropriation von Land	Rbl.	20,000 —
2) Baggerarbeiten und Maschinen	"	231,897 —
3) Sämmtliche übrigen Arbeiten, wie Erdarbeiten, Hebung der untergegangenen Schiffe, Erbauung der Quais, Pflasterungen, Brücken über den Admiralitäts- und Clayhillschen Canal etc. etc.	"	1,527,149 83'
4) Für Administration und unvorhergesehene Ausgaben 18 % von den Baukosten	"	316,628 42
5) Arbeiten, welche vom Marineministerium ausgeführt werden sollten	"	344,603 —
6) Vergütung für Ausfindigmachung und Zusammenstellung des ganzen Projectes	"	10,000 —
		<hr/>
		Rbl. 2,450,278 25

B. Für die Arbeiten in Baltischport:

1) Erd-, Holz-, Stein- und Pflasterungsarbeiten	Rbl.	145,117 90
2) Kosten für die Administration und unvorhergesehene Ausgaben	"	26,121 19
3) Vergütung für Zusammenstellung des Projectes . . .	"	2,500 —
		<hr/>
		Rbl. 173,739 09

Somit sollten also die Kosten für die Herstellung beider Häfen in Summa Rubel 2,624,017 34 betragen. Was nun die speciell für Baltischport projectirten Bauten anbelangt, so wurden dieselben trotz Befürwortung des Bauteinministers vom Reichsrath nicht für nothwendig anerkannt und aus dem Budget des Begebauministeriums die dafür ausgeworfene Summe gestrichen.

Gesondert von diesen von der Commission zusammengestellten Projecten und Kostenschlägen richtete im April 1879 die Stadtverwaltung an das Finanzministerium ein Gesuch um sofortige Bewilligung von 26,322 Rbl. behufs unumgänglicher Reparatur und Verbreiterung des westlichen Bollwerks und Ausführung dieser Arbeiten durch die Stadt. Diese Summe wurde denn auch auf Grund des Allerhöchsten Befehls vom 6. Juli 1879 durch einen außerordentlichen Credit abgelaufen.

Was die Frage über Anweisung der nöthigen Geldmittel zur Ausführung der übrigen projectirten Bauten für den Revaler Hafen, welche im Laufe von vier Jahren fertig gestellt werden sollten, und diejenige, wem die Bauten zu übertragen seien, anbetrifft, so dauerte der Schriftwechsel hierüber in den resp. Ministerien noch während des Jahres 1880 fort. Es hatten nämlich zur Ausführung der Bauten zu gleicher Zeit sowohl die Stadtverwaltung, als auch das Börsen-Comité sich gemeldet. Der Finanzminister theilte mittelst Rescripts vom 25. Juli 1880 Nr. 5854 dem Bautenministerium mit, daß die Anweisung der nöthigen Geldmittel zur Ausführung des ganzen Projectes, selbst auch bei einer Vertheilung der Bauten auf vier Jahre, für die Reichsrentei sich äußerst drückend erweisen würde. Um aber den dringendsten Bedürfnissen des Handels und der Schifffahrt bei einer möglichst geringen Inanspruchnahme der Mittel der Reichsrentei zu genügen, schlage man vor, sich nur mit der Ausführung eines Theiles des in Vorschlag gebrachten Projectes zu begnügen, und zwar mit dem Bau des am nächsten dem Catharinenthalschen Strande zu gelegenen Bassins, durch welchen Bau gegen 260 Faden Quai bei einer Tiefe des Bassins von 23 Fuß geschaffen werden sollten. Die Kosten für diesen Bau waren auf etwas über 700,000 Rbl. berechnet und die Arbeiten sollten im Laufe von zwei Jahren fertig gestellt werden. Mit diesen Vorschlägen erklärte sich auch das Ministerium der Wegecommunication einverstanden.

Hinsichtlich dessen, wem die Ausführung der Bauten zu übertragen sei, der Stadtverwaltung oder dem Börsen-Comité, glaubte letzteres energisch darauf hinarbeiten zu müssen, daß dieselben ihm übergeben würden. Durch schriftliche Eingaben und persönliche Vorstellung an den Herrn Finanzminister bei seiner Anwesenheit hier selbst im Sommer 1880 vertrat das Börsen-Comité den Standpunkt, daß der Hafenbau eine Angelegenheit sei, die vorzüglich und in erster Reihe die Handelswelt interessire und daß es daher auch als angemessen zu betrachten sei, wenn die Ausführung dieses Baues der Vertretung dieser Handelswelt, dem Börsen-Comité, übertragen würde. Der Herr Finanzminister theilte diesen Standpunkt vollständig und befürwortete in einem Rescript an den Herrn Bautenminister ausdrücklich eine Uebertragung der Arbeiten an das Börsen-Comité. Auch das Bautenministerium hatte nichts dagegen einzuwenden, die Bauten durch das Börsen-Comité in Ausführung bringen zu lassen.

Mit Bewilligung des Finanzministeriums wurden die nöthigen Summen für den Bau in die Budgets des Wegebauministeriums pro 1881 und 1882 aufgenommen und im Jahre 1880 bereits auf Grund des Allerhöchsten Befehls vom 10. September dem Börsen-Comité zur Anschaffung der Vaggermaschine und der zum Beginn der Arbeiten nöthigen Materialien als Advance die Summe von 120,000 Rbl. abgelassen.

Am 19. September 1880 endlich wurde zwischen dem Bautenministerium und dem Börsen-Comité eine Vereinbarung abgeschlossen (dieselbe erlangte am 26. September ej. a. die Allerhöchste Bestätigung), gemäß welcher das Börsen-Comité sich verpflichtete, nach den bestätigten Projecten und Kostenanschlägen:

- 1) ein zwischen der Victoria-Brücke und dem Catharinenthalschen Strande belegenes abgetheiltes Hafenbassin mit einer Tiefe von 23 Fuß und allen dazu gehörigen Arbeiten herzustellen;

- 2) einen Theil des bestehenden Hafens und ebenso auch den Eingang zu demselben zu vertiefen und die hierzu nöthige neue Baggermaschine anzuschaffen; und
- 3) die genannten Arbeiten im Laufe von zwei Jahren, d. h. spätestens bis zum 1. Januar 1883 fertig zu stellen.

Diese Arbeiten übertrug das Börsen-Comité wieder von sich aus zu den nämlichen Preisen mittelst Contractes vom 15. November 1880 an die Herren Kniep & Werner und Chr. Notermann. Zum Regierungs-Inspector über die Arbeiten wurde der Ingenieur Wirkl. Staatsrath Varminsky, zu dessen Gehilfen der Ingenieur Hofrath Schmelen ernannt. Seitens des Börsen-Comités wurde zur Beaufsichtigung des Baues der Ingenieur Herr M. v. Weiß angestellt.

b. Der Bau des neuen Bassins.

Mit dem Bau dieses Bassins, welches gemeiniglich das „neue Bassin“ genannt wird, begann man bereits im November 1880, und zwar, wie einem Bericht des Herrn Ingenieurs Huszczo hierüber zu entnehmen, zuerst mit der Herstellung eines Dammes, um einen Theil der Arbeiten im Trocknen ausführen zu können. Dieser die Baustelle einschließende Damm wurde bereits im December desselben Jahres fertig gestellt. Nach Wegschaffung des Wassers aus der Baustelle wurde gleich zu den Erdarbeiten geschritten und zwar zu den Fundamentgruben, in welche die Senkfaßen für die Quais gelegt werden sollten. Der eintretenden Kälte wegen waren die Erdarbeiten recht erschwert, doch war bereits im April 1881 ein Theil der Fundamentgruben soweit ausgegraben, daß am 5. Mai der erste Senkfaß gelegt werden konnte. Zu gleicher Zeit wurde an der Herstellung der zum Meere hin gehenden Böschungsbefestigung eifrig gearbeitet und dieselbe auch im März desselben Jahres ebenfalls beendet. Während des Sommers wurde energisch an der Ausgrabung der Fundamentgruben und Legung der Senkfaßen weitergearbeitet und durch weitere Herstellung eines zweiten Schutzdammes vom Ende der Victoria-Brücke bis zum Ende der Böschungsbefestigung gelang es denn auch bis zum 25. October 1881 sämtliche Senkfaßen im Trocknen fertig zu legen, wodurch 260 laufende Faden der Quaimauerfundirung, d. h. die volle erforderliche Länge desselben fertig wurde.

Eine große Schwierigkeit, welche zu überwinden war, bildeten die verschiedenen alten Schiffsüberreste, welche im auszugrabenden Boden vorgefunden wurden. Die Stelle nämlich, auf welcher das Bassin gebaut wurde, war vor Jahren tiefes Meer gewesen. Im Ganzen wurden 12 Schiffe vorgefunden, ihrer Bauart und den gefundenen Münzen zc. nach zu urtheilen, aus den letzten zwei Jahrhunderten stammend. Das älteste derselben lag $3\frac{1}{2}$ Faden unter dem Wasserniveau, an einer Stelle, wo zu Anfang des Baues die Wassertiefe nicht mehr wie 3 Fuß betrug, so daß demnach der Meeresboden in den letzten 200 Jahren um 21 Fuß angewachsen sein muß. Bis Mitte December 1881 war man auch glücklicherweise mit dem Begräumen dieser alten Schiffswracks fertig.

Es stand nun kein Hinderniß mehr im Wege, das Wasser in die Baugrube, resp. das Hafenbassin hineinzuleiten. Auf Initiative der Regierungs-Inspection jedoch

verlangte das Ministerium der Begecommunication, man solle auch die Steinmauerarbeiten im Trocknen unter dem Schutze der Dämme ausführen, und so unterblieb vorläufig der Wassereinlaß. Hierdurch veranlaßt, kam auch ein anderer Typus für die Quaimauern in Anwendung, indem statt der anfangs projectirten großen Betonmassive des untern Theils der Quaimauer und der Granitverkleidung im mittleren Theil der Mauer, man durchweg ein Fliesenbruchstein-Mauerwerk mit Betonquader-Verkleidung anordnete. Die obere Deckplatte von Granit blieb unverändert. Die Verkleidung mit diesen Betonquadern giebt der Mauer ein sehr gutes Aussehen, und bei entsprechendem Verbande — aus Material bestehend, an dem Mörtel sehr gut haftet — ist diese Verkleidung mit dem Mauerwerk so fest verwachsen, wie solches bei einer Verkleidung mit Granit auf die Dauer sehr schwer zu erreichen gewesen wäre.

Am 10. Mai 1882 wurde der Grundstein der Quaimauer gelegt. Am 25. Mai arbeitete man längs der ganzen Südseite des Bassins die erste und zweite Quaderschicht, als plötzlich um 6 $\frac{1}{2}$ Uhr Abends ein Dammbruch eintrat, der in $\frac{3}{4}$ Stunden die ganze Baugrube unter Wasser setzte und die Steinarbeiten auf 4 Wochen hemmte. Der Dammbruch war an derjenigen Stelle des Dammes erfolgt, der sich längs der Victoriabrücke erstreckte, und den man allgemein für den sichersten Theil des Dammes hielt, da die Victoriabrücke eine schützende Spundwand zum Hafen resp. zum Meere hin bildete. Es ahnte aber Niemand, zumal Zeichnungen der Victoriabrücke gar nicht vorhanden waren, daß der äußerste Theil der Brücke, wo jener Durchbruch erfolgte, nicht aus einer Spundwand und dahinter geramnten einzelnen Pfählen, sondern aus Senkfaßen bestand, welche oben 3 Faden breit waren, und 1 Faden unter dem niedrigsten Wasserspiegel bereits eine Breite von 6 Faden hatten. Da ein solcher, mit großen Bullersteinen gefüllter Holzkasten nichts weniger als wasserdicht sein kann, so bildete das Vorhandensein desselben im Damme eine in der entsprechenden Tiefe gut verborgene, sehr beträchtliche Schwächung des Dammes, und war denn auch die Ursache des Dammbruchs. Das Wasser drang in den ersten Momenten nicht besonders intensiv ein, doch stieg die Intensität so rasch, daß an ein Abhalten des Wassers nicht gedacht werden konnte, und wie oben erwähnt, das Bassin innerhalb $\frac{3}{4}$ Stunden sich mit circa 20,000 Cubik-Faden Wasser füllte. Es wurde nun sofort zum Festmachen der Durchbruchstelle durch Schlagung einer starken Spundwand und Hinterfüllung von Sand und dann zum Auspumpen des Wassers geschritten. Die Mauerarbeiten konnten bereits am 22. Juni 1882, die Erdarbeiten aber erst am 10. Juli wieder in Angriff genommen werden.

Der Durchbruch des Dammes und die daraus folgende vorzeitige Füllung des Bassins mit Wasser sind jedoch auch von Nutzen gewesen. Es erwies sich nämlich bei dieser Gelegenheit, daß die Senkfaßen nicht dicht genug waren, um den feinen Meeresand, der hinter denselben aufgeschüttet war, zurückzuhalten. In dem Maße nämlich, als sich das Bassin mit Wasser füllte, sank und verschwand der hinter den Senkfaßen befindliche Boden, um theils in die Zwischenräume der Steinfüllung, theils aber auch durch dieselben in das Bassin zu dringen. Um solches für die Zukunft zu vermeiden, wurden, nach Auspumpen des Wassers, die unmittelbar mit dem Wasser später in Berührung kommenden Wände der Senkfaßen gehörig gedichtet und kalfatert.

Diese Arbeit wurde im December 1882 begonnen, im März 1883 fertig gestellt und hat sich als durchaus zweckmäßig und genügend erwiesen, da nachträglich keine irgendwie nennenswerthen Bodeneinsenkungen zu verzeichnen gewesen sind.

An der Herstellung der Quaimauern wurde unterdessen ebenfalls eifrig weiter gearbeitet und dieselben bis auf die Granitplatte noch im Jahre 1882 beendet. Hieraus ist ersichtlich, daß die Arbeiten nicht, wie im Contract festgestellt, zum 1. Januar 1883 fertiggestellt werden konnten, sondern sich noch weiter in das Jahr 1883 hinauszogen. Während der Bauperiode 1883 wurden auch noch die oberen Granitdeckplatten an den Quaimauern verlegt. Diese Granitsteine waren bereits während der Navigationsperiode 1882 aus Finnland in rohem Zustande angebracht worden, und wurden im Sommer 1883 hier selbst behauen und verlegt.

Während der Monate März und April 1883 wurde das soweit im Trocknen ausgebaute Bassin mit Wasser gefüllt, und nachdem auch dieses geschehen, schritt der Bagger „Stadt Reval“, welcher eigens für die Revaler Hafenbauten neu in der Fabrik von Aron & Gallnow in Stettin gebaut worden war, zum Durchbruch des Dammes, um sich Eingang in den neuen Hafen zu verschaffen, was an der Verbindungsstelle des Dammes mit der Victoriabrücke geschah. Das Durchbaggern des Dammes war jedoch mit bedeutenden Schwierigkeiten verbunden, da die Baggararbeiten sehr durch dasjenige Ende der Victoriabrücke, welches aus unter dem Wasser verankerten Spundpfählen bestand und durch die unter dem Wasser liegenden alten Senkkasten erschwert wurden. Den größten Theil des Sommers arbeitete der Bagger im Bassin selbst, den Boden theilweise mit Sandpumpen auf die Abladeflächen um das Bassin aufragend, theils in Brähme verladend. Es wurden 1883 im Ganzen 7000 Cubikfaden Boden ausgebaggert, sowie 20 laufende Faden der Victoriabrücke und 42 Cubikfaden alte Senkkasten beseitigt.

Im März 1884 begann man wieder mit den Baggararbeiten. Es wurde nochmals die ganze Fläche der Hafeneinfahrt, mit Ausnahme der Stellen, wo Senkkasten und Wracks sich vorfanden, ausgebaggert, im Ganzen 5000 Cubikfaden; ferner wurde der aus Pfählen bestehende Theil der Victoriabrücke auseinander genommen. Hiermit fanden die Baggararbeiten ihr Ende und war das Börsen-Comité überhaupt allen seinen im Jahre 1880 übernommenen Verpflichtungen nachgekommen.

Zur erfolgreichen Benützung des Bassins war es jedoch erforderlich, daß noch verschiedene Ergänzungsarbeiten, welche nicht in dem ersten Contract inbegriffen waren, ausgeführt würden. Zu diesen Ergänzungsarbeiten, für deren Ausführung sich das Börsen-Comité lebhaft interessirte, gehörten folgende Bauten:

- 1) um das neue Bassin vor einem zu starken Andrang der Wogen von der Seeseite her zu schützen, sollte von dem Südquai aus quer zur Einfahrt ein provisorischer Schutzmolo (bis zur Ausführung der übrigen projectirten Bauten) erbaut werden;
- 2) um die Einfahrt in das Bassin auch für große Schiffe zugänglich und gefahrlos zu machen, sollte dieselbe von den auf dem Meeresboden befindlichen alten Wracks und Senkkasten befreit und ebenfalls auf 23 Fuß unter Niederwasser ausgebaggert werden;

- 3) zur besseren Befestigung der Quaisfundirung (Senkfaßen) sollte längs der unteren Fundamentkante ein Steinprisma angeschüttet werden;
- 4) es sollten Befestigungen und Grasanzpflanzungen der angeschütteten, das Bassin begrenzenden großen Ladeplätze gegen Abwehung des Flugsandes, aus dem sie gebildet sind, vorgenommen, ferner einzelne Aenderungen an den Pflasteranlagen und andere kleine Arbeiten ausgeführt werden.

Alle diese Arbeiten wurden von einer besonderen Commission (der sogenannten Augustowskischen Commission, von der noch später die Rede sein wird), geprüft, begutachtet und im April 1884 dem Ministerium zur Bestätigung vorgestellt. Die Kosten für diese Arbeiten wurden mit 146,000 Rbl. veranschlagt und diese Summe auch in das Budget des Bauministeriums pro 1885 aufgenommen. Mittelft neuer Vereinbarung vom 5. Juni 1885 wurden auch diese Arbeiten wieder dem Börsen-Comité übertragen und zur contractmäßigen Frist, d. h. zum 1. Januar 1886, beendet. Das Börsen-Comité übertrug die Bauausführung ebenfalls wieder mittelft neuen Contractes an die Herren Knip & Werner und Chr. Notermann. Die ganze Summe von 146,000 Rbl. ist nicht verbraucht worden, sondern nur etwas über 100,000 Rbl., was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, daß statt des anfänglich projectirten, später ein billigerer Typus für die Erbauung des Schutzmolo gewählt wurde.

Sämmtliche Baukosten für das neue Bassin inclusive aller Ergänzungsarbeiten haben betragen 807,381 Rbl. 03 Kop.

Das neue Bassin ist nun in allen Stücken als beendet zu betrachten und bietet einen bequemen und sicheren Anlegeplatz für die Schiffe.

c. Die projectirten weiteren Hafenbauten.

Der Bau des neuen Bassins war nicht so glatt und rasch von Statten gegangen, wie man solches bei Inangriffnahme des Baues gehofft hatte. Im Laufe der Arbeiten hatten sich verschiedene unvorhergesehene Hindernisse herausgestellt, welche nicht nur wesentliche Abweichungen von dem anfänglich aufgestellten Projecte nothwendig machten, sondern auch noch, wie eben erst ausgeführt, behufs allendlicher Vollendung des Bassins einige Ergänzungsarbeiten erheischten. Die Erfahrungen, welche man bei dem Bau des Bassins gemacht, ließen es durchaus wünschenswerth erscheinen, auch das Project vom Jahre 1878 für den weiteren Ausbau des Hafens noch einmal einer genauen Durchsicht und Umarbeitung zu unterziehen, umsomehr, als dieses Project, welches damals ohne Mitwirkung des Börsen-Comités ausgearbeitet worden war, nicht ganz den Bedürfnissen des Handels entsprach. In Folge dessen wurde auf Befehl des Ministeriums von den Ingenieuren der Regierungs-Inspection und des Börsen-Comités zusammen, ein neues Project zum Ausbau des Revaler Hafens aufgestellt. Zur Überprüfung und Begutachtung dieses Projectes, sowie zur Entscheidung verschiedener durch den Bau des neuen Bassins hervorgerufenen technischer Fragen, wurde nun im März 1884 eine besondere Commission unter dem Vorsitz des Ingenieurs Wirkl. Staatsrath Augustowsky, nach Reval zusammen berufen, welche aus Vertretern des Begebau-, Finanz-, Marine- und Kriegsministeriums, der Reichscontrole, der Baltischen Bahn,

der Nevaler Stadtverwaltung und des Nevaler Börsen-Comités bestand. Eine Commission zur Entscheidung verschiedener auf den Bau des Bassins bezüglicher Fragen war freilich bereits im Jahre 1882 unter dem Voritze des Ingenieurs, Wirkl. Staatsrath Streimouchow, zusammengetreten, doch hatte dieselbe keinen directen practischen Einfluß auf den Gang der Arbeiten gehabt.

Die wesentlichsten Abweichungen dieses neuen, von der Regierungsinspection und dem Börsen-Comité ausgearbeiteten Hafenbauprojectes von dem alten Projecte des Jahres 1878 bestehen in Folgendem:

- 1) An Stelle der früher projectirten 5 Bassins sollten nur 3 erbaut werden, von denen das eine das nunmehr beendigte „neue Bassin“ sein sollte, die beiden anderen aber im Rauffahrteihafen zu liegen kommen und durch einen mittleren geraden Molo, an Stelle der jetzigen Kaufmannsbrücke, von einander getrennt werden sollten. Der in einer geraden Linie längs der jetzigen Victoria-Brücke bis zur Admiralität zu erbauende Quai sollte eine solche Richtung erhalten, daß die daselbst liegenden Schiffe nicht den freien Durchgang aus dem Admiralitätscanal in den Hafen hinderten.
- 2) Als Schutz gegen eine Versandung von der Catharinenthalschen Uferseite und gegen den Andrang der Wogen wird eine 226 Faden lange Mole, ungefähr von der Mitte der südlichen Böschungsbefestigung ausgehend, der Baggergrenze parallel, projectirt, bis zu einer Tiefe, welche diejenige der neu ausgebagerten Einfahrt übersteigt. (Bis zur Ausführung dieser Arbeit sollte das Bassin durch einen kleineren provisorischen Molo, der gegenwärtig bereits am Ende des Südquais erbaut ist, geschützt werden.)
- 3) Damit die so erbaute Mole nicht bei N- und NO-Stürmen die Wellen auf- fängt und in den Hafen führt, soll eine weitere Mole, 70 Faden lang, vom Nordbollwerk aus gebaut werden, so daß hierdurch die Hafenumündung von N und NO gedeckt bleibt und ein bequemer bei jedem Wasser erreichbarer Eingang und ein, wenn auch kleiner Vorhafen gebildet wird.

Als Vorzüge dieses Projectes, mit welchem sich auch das Zollamt durchaus einverstanden erklärte, vor dem Projecte des Jahres 1878 wurde namentlich hervor- gehoben, daß die 5 Bassins des früheren Projectes mehr ins Land hinein gebaut werden sollten, und dadurch ungefähr 3000 Quadratfaden desjenigen so werth- vollen Landes verloren gegangen wären, welches ohnehin schon kaum für die nothwendigsten Ladeplätze ausreicht. Bei dem neuen Projecte würde solches nicht der Fall sein. Wenn auch bei dem ersten Projecte freilich eine größere Quailänge erzielt worden wäre, so hätte das zweite Project doch den Vorzug, daß breitere und bequemere Bassins geschaffen werden würden. Bei einer Verwirklichung des früheren Projectes wäre es vor Allem nöthig gewesen, das Ende der Kaufmannsbrücke in einer Ausdehnung von etwa 150 Faden abzureißen, wodurch viel Störung im Schiffs- verkehr während des Baues eingetreten wäre; beim zweiten Project hätte die Kauf- mannsbrücke auch noch während des Baues benutzt werden können. Das zweite Project würde billiger als das erste zu stehen kommen.

Dieses Project wurde nun in der Commission durchgesehen, für gut befunden und dem Ministerium zur Bestätigung vorgelegt. Die Kosten für die hier aufgezählten Bauten sollten sich in runder Summe auf etwa 2 Millionen Rubel belaufen.

Unabhängig hiervon sollte auch noch eine Instandsetzung sämmtlicher Bollwerke und eine Verbreiterung und Vertiefung des Admiralitäts-Canals ausgeführt werden, diese beiden Arbeiten jedoch, wie schon früher bestimmt, auf Kosten und unter der directen Leitung des Marineministeriums. Das Marineministerium sagte sich jedoch von diesen Arbeiten los, da dieselben gegenwärtig jede Bedeutung für die Zwecke der Marine verloren hätten. Trotzdem war aber gerade eine Ausführung dieses Theils der Arbeiten durchaus nothwendig und für die Existenz unseres Hafens geradezu eine Lebensfrage, namentlich nachdem durch den am 9. September 1883 hier selbst stattgehabten Orkan fast das ganze Nordbollwerk, der Hauptschutz des Hafens, zerstört worden war. Das Börsen-Comité betrieb daher diese Angelegenheit, soviel in seinen Kräften stand, mit aller Energie. Der Regierungsinspektion wurde vom Ministerium aufgetragen, auch für die Instandsetzung der Bollwerke neue Kostenschätzungen aufzuweisen, was natürlich mit vielem Zeitaufwand verbunden war. So mußte denn sowohl die Baufaison des Jahres 1885 als auch die des Jahres 1886 vergehen, ohne daß mit den so nothwendigen Arbeiten begonnen werden konnte.

2. Die Eisungsarbeiten.

Um eine einheitliche Leitung der im Winter oder Frühling, zur Befreiung des Hafens vom Eis nothwendig werdenden Eisungsarbeiten herbeizuführen, wird vom Börsen-Comité für jede Saison eine besondere Eisungscommission gewählt, welche im Jahre 1885 aus den Herren C. W. Grünberg, B. Behr und Hafencapitän W. Mathiesen bestand. Die Eisverhältnisse während des Jahres waren jedoch derartige, daß die Thätigkeit dieser Commission nicht in Anspruch genommen zu werden brauchte. Die Schifffahrt konnte im Frühjahr mit dem 24. März als eröffnet betrachtet werden, ohne daß es besonderer Eisungsarbeiten bedurft hätte, und im Winter desselben Jahres war der Hafen bis zum 31. December noch nicht durch Eis versperrt worden und für Schiffe noch zugänglich.

3. Der Bau von Speichern und die Anlage von Schienengeleisen und Lagerplätzen am neuen Bassin.

Wie bereits erwähnt, waren Ende 1884 alle im Jahre 1880 contractlich übernommenen Arbeiten zum Bau des neuen Bassins fertiggestellt worden. Die sich beim Bau als durchaus erforderlich erwiesenen Ergänzungsarbeiten waren ebenfalls bereits bestätigt und sollten während der Bauperiode 1885 ausgeführt werden. Die nächste und wichtigste Frage, welche das Börsen-Comité jetzt nach der somit allendlichen Vollendung des neuen Bassins beschäftigte, war diejenige: welche Anlagen und Bauten

müssen errichtet werden, um diese neue Hafenanlage am erfolgreichsten und zweckmäßigsten dem Handel und der Schifffahrt nutzbar zu machen?

Vor unseren übrigen bestehenden Hafenwerken hat das neue Bassin den unschätzbaren Vorzug, daß sich längs allen 3 Seiten desselben verhältnißmäßig große freie Plätze hinziehen, welche sich vorzüglich zu Lagerplätzen von Export- und Importwaaren, namentlich von Massenartikeln wie Baumwolle, Del &c. eignen. Es war bisher oft als empfindlicher Mangel beklagt worden, daß die Natur unserer Hafenbrücken und Bollwerke es in den meisten Fällen nicht gestattete, größere Partien Waaren an den Quais in der Nähe der Anlegeplätze der Schiffe zu lagern und daß die Waaren immer erst mittelst Führen von den Schiffen nach den oft sehr entfernten Lagerplätzen resp. von letzteren zu den Schiffen geführt werden mußten. Bei dem neuen Bassin war es möglich, diesen Mangel zu beseitigen. Eine nothwendige Voraussetzung hierfür war aber vor allen Dingen die Verbindung dieser Lagerplätze mit der Güterstation der Baltischen Bahn vermittelt Schienensträngen. Bereits im Jahre 1882 war diese Frage in einer besonderen Commission unter dem Vorsitz des Ingenieurs Wirkl. Staatsrath Glasenapp näher in's Auge gefaßt und dabei ein Plan ausgearbeitet worden, dem zufolge die Schienenverbindung von der Baltischen Bahn auf Kosten des Obligationscapitals derselben hergestellt werden sollte. Da jedoch die Fertigstellung des neuen Bassins sich in der Folge verzögerte, war auch diese Frage nicht weiter mit der nöthigen Energie betrieben worden, bis sie im Jahre 1884 wieder in Fluß kam. Was die Exploitation der rund um das Bassin belegenen Plätze anbetrifft, so hatte das Börsen-Comité für's Erste nur den auf der Südseite belegenen, die sogenannte Laderampe Nr. 3, als den wichtigsten in's Auge gefaßt. Es handelte sich also zunächst darum, daß dieser Platz dem Börsen-Comité zur Benutzung für Handelszwecke übergeben werde, denn nur, wenn wirklich dieses letztere, der Vertreter der Interessen der gesammten Kaufmannschaft, die Exploitation des Platzes in die Hand bekäme, konnte man sich wirklich einen Nutzen daraus für den allgemeinen Handel unseres Ortes versprechen, nicht aber, wenn der Platz an Private vergeben werde, bei denen wohl immer das eigene Interesse für ihr Handeln maßgebend sein würde. Nach einer eventuellen Uebergabe des Platzes an das Börsen-Comité beabsichtigte dasselbe vor allen Dingen, den ganzen Platz mit einem festen Zaun zu umgeben und ihn dadurch zum bequemen und zuverlässigen Lagern von Massenwaaren geeignet zu machen. Alsdann sollten hart am Quai des Bassins, und zwar mehr nach der Seeseite zu, ein steinerner Speicher von 25,3 Faden Länge und 10 Faden Breite und daneben ein ebenso großer hölzerner Speicher erbaut werden. Zwischen dem Speicher und dem Quai selbst sollten 2 Schienengeleise gelegt werden, von denen das eine eventuell zur Aufnahme eines Laufrahns dienen sollte. Innerhalb der Umzäunung des Platzes sollte auch noch ein Wächterhäuschen für den zur Bewachung der ganzen Anlage und der auf dem Platz und in den Speichern gelagerten Waaren erforderlichen Wächter erbaut werden. Die Schienenanlagen waren derartig geplant, daß vom Hauptstränge aus längs der südlichen Quaiseite verschiedene beinahe parallel zu einander laufende Stränge in solcher Entfernung von einander gelegt werden sollten, daß zwischen denselben immer noch Platz zum Bau von Speichern resp. zum Lagern von

Waaren übrig bliebe. Diese Stränge sollten wieder von anderen zu ihnen senkrecht laufenden Geleisen durchschnitten werden, wodurch verschiedene von allen 4 Seiten von Schienensträngen begrenzte Parzellen des Platzes entstanden wären. An den meisten Kreuzungspunkten der Schienengeleise sollten Drehscheiben angelegt werden. Die Benutzung der Speicher und der Lagerplätze sollte einem jeden Kaufmann, sowohl dem einheimischen, als auch dem auswärtigen, gegen ein vorher normirtes und von Allen gleich zu entrichtendes Lagergeld freistehen. Wenn sich mit der Zeit die Nothwendigkeit herausstellen sollte und es sich ermöglichen lassen würde, die nöthigen Geldmittel zu beschaffen, so sollten die Anlagen erweitert und überhaupt alle diejenigen Verkehrs-erleichterungen errichtet werden, welche sich im Interesse des Handels als nothwendig herausstellen würden. Die ganze Verwaltung sollte einer vom Börsen-Verein zu wählenden Delegation übertragen werden.

Alle diese Projecte und die Gesichtspunkte, von denen das Börsen-Comité sich bei Aufstellung derselben hatte leiten lassen, wurden der General-Versammlung des Börsen-Vereins am 22. Januar 1885 in einer ausführlichen Vorlage zur Begutachtung resp. Genehmigung unterbreitet. Nachdem die Versammlung sich mit den Ausführungen des Comité's einverstanden erklärt hatte, wurde auf derselben einstimmig beschlossen:

- 1) an die Stadtverwaltung ein Gesuch zu richten, behufs Ueberlassung des in Rede stehenden städtischen Terrains zur Anlage von Schienengeleisen und zum Bau von Speichern und anderen den Handel fördernden Einrichtungen daselbst;
- 2) mit der Verwaltung der Baltischen Bahn resp. mit der hiesigen Speicherbahn-Gesellschaft sich in Relation zu setzen, damit die Schienenstränge auf dem Plage nach dem vom Börsen-Comité vorgesehene Project angelegt würden, oder aber, falls solches sich nicht gleich ermöglichen lassen sollte, daß von dem Strange der Speicherbahn aus eine provisorische Geleisanlage nach dem neuen Bassin geführt werde;
- 3) einen Torg auszuschreiben behufs Vergebung des ganzen Baues der Speicher, der hölzernen Plattform, des Baues zc.; und endlich
- 4) in dem Budget des Börsen-Vereins pro 1885 die Summe von 8000 Rubel als Beitrag zum Bau der Speicher auszuwerfen.

Das nunmehr am 30. Januar sub Nr. 24 an das Stadtamt abgefertigte Gesuch hatte folgenden Wortlaut:

„Im vorigen Jahre ist der im Jahre 1880 begonnene Bau des neuen Bassins beim Nevaler Hafen in der Nähe des Catharinenthal'schen Strandes beendet worden. Einige mit diesem Bau in indirectem Zusammenhang stehende Hafenarbeiten, welche freilich für die Benutzung des Bassins von ausschlaggebender Bedeutung sind, werden ebenfalls wohl noch im Laufe dieses Jahres, so glaubt das Börsen-Comité mit Bestimmtheit voraussagen zu können, in Angriff genommen und auch beendet werden. Ist auch solches geschehen, so wird der Hafen Nevals um eine Anlage reicher geworden sein, welche, wenn die richtigen Mittel zur Benutzung derselben in Anwendung gebracht werden, gewiß für den Handel unseres Platzes von nicht zu

unterschätzendem Nutzen werden kann. Derartige Mittel müssen aber wohl in Anwendung gebracht werden, denn daß das neue Hafenbassin in seiner heutigen Gestalt, wo noch alle 3 Quaisseiten desselben nur von unbebauten, nur theilweise bepflasterten, wüsten Sandplätzen begrenzt werden, dem Handel und Verkehr keinen besonderen, wenn überhaupt einen Vortheil wird bringen können, das wird Jedem sofort einleuchten, der nur einigermaßen mit den einschlägigen Verhältnissen vertraut ist. Eine der ersten und Hauptbedingungen bei der Benützung derartiger Hafenanlagen, wenn anders sie überhaupt ihrem Zweck entsprechen sollen, ist auch immer diejenige, daß die Ufer derselben zum Laden und Löschen der per Schiff importirten resp. zu exportirenden Waaren geeignet gemacht und mit allen denjenigen Verkehrserleichterungen ausgestattet werden, deren der moderne Handel nun einmal zu entbehren nicht mehr im Stande ist. Diese Hauptbedingung fehlt aber noch für's Erste unserem neuen Hafenbassin, und bevor dieselbe nicht zur Ausführung gebracht sein wird, wird auch die ganze mit nicht unerheblichen Geldmitteln erbaute Anlage für uns nur ein todttes Capital bleiben, welches keine Zinsen tragen kann. Was im Speciellen hier geschehen muß, um diese Hafenanlage lebensfähig und für unseren Handel nutzbringend zu machen, darüber ist das Nevaler Börsen-Comité keinen Augenblick im Unklaren gewesen: es ist der Bau von Speichern und die Anlage von ausgedehnten Schienengeleisen längs den Ufern des Bassins.

„Jede Erleichterung des Verkehrs hat auch naturgemäß eine Belebung desselben zur Folge, das ist ein Satz der modernen Handelstheorie, welcher sich oft genug in der Praxis als richtig bewährt hat. Verkehrserleichterung gerade ist sehr oft das mächtige Schlagwort gewesen, welches auch selbst da einen lebhaften Verkehr hervorzuzaubern im Stande gewesen ist, wo man einen solchen bis dahin weder für möglich noch für denkbar gehalten hatte. Daß aber mit dem Bau von Speichern und der Anlage von ausgedehnten Schienengeleisen längs den Ufern des neuen Bassins auch eine wesentliche Erleichterung für den hiesigen Verkehr und den Handel unseres Ortes verknüpft sein wird, das dürfte unschwer zu beweisen sein. Der Handel Nevals krankt, abgesehen von verschiedenen anderen mißlichen Verhältnissen, zum nicht geringen Theil auch an dem Uebelstande, daß 1) die Speicher des Kaufmanns, zur Aufnahme und Beherbergung seiner Waaren nicht hart an den Hafenquais belegen sind, so daß ein directes Umladen der Waaren aus dem Speicher in das Schiff oder umgekehrt geschehen kann und 2) daß nicht die Schienengeleise der Bahn hart bis an die Landungsplätze der Schiffe führen und so auch bei verschiedenen Waaren ein directes Umladen aus dem Schiff in den Waggon, der die Waare weiter in das Innere des Reichs transportiren soll, bewerkstelligt werden kann. Die Kosten, welche z. B. dem hiesigen Exporteur dadurch erwachsen, daß er fast immer gezwungen ist, die Waaren aus seinem etwa in der Stadt oder der Vorstadt belegenen Speicher zuerst auf Fuhrern laden zu lassen, sie vermittelst dieser Fuhrern bis an den Hafen, dort sie wieder von den Fuhrern entladen und endlich dann erst in den Schiffsraum gelangen zu lassen, — die Kosten, die hieraus erwachsen, sind nicht so geringe, wie sie auf den ersten Augenblick vielleicht scheinen, und die hiesigen Platzspecen sind deshalb auch höhere, als z. B. in anderen Hafenstädten Rußlands, so z. B. Libau, welches in dieser Beziehung über bessere Verkehrseinrichtungen zu gebieten hat. Freilich

muß ja zugestanden werden, daß bis jetzt die natürliche Beschaffenheit der hiesigen Hafenanlagen das Anbringen derartiger Verkehrseinrichtungen, wie der ebenbesprochenen, von selbst verboten hat. Die einzige Anlage aber gerade, bei welcher jetzt derartiges möglich werden würde, wäre eben das neue Bassin. Hier bietet sich auf allen Qualseiten genügendes Terrain dar zum Bau von umfangreichen, zweckentsprechenden Speichern und zur Anlage von Schienengeleisen, wie sie bis jetzt hier vermißt werden mußten, weil Beides die Raum- und Bauverhältnisse unserer alten verschiedenen Hafenbrücken einfach nicht zuließen.

„Das Nevaler Börsen-Comité beabsichtigt nun, sofern ihm das hierzu erforderliche städtische Terrain überlassen wird, den Bau von Speichern daselbst in Angriff zu nehmen und ebenso für die Anlage der in Aussicht genommenen ausgedehnten Schienengeleise Sorge zu tragen. Das Börsen-Comité wendet sich deshalb mit diesem Gesuch an die Stadtverordneten-Versammlung und bittet, dieselbe wolle ihm einen längs der südlichen und westlichen Qualseite des neuen Bassins befindlichen, auf dem Plan näher bezeichneten, unbebauten städtischen Platz ausschließlich zur Anlage der mehrfach erwähnten Bauten und Verkehrseinrichtungen überlassen und gestatten, daß das Börsen-Comité den ganzen Platz für seine eigenen Kosten von allen dem Lande zugewandten Seiten mit einem festen Zaun umgebe. Das Börsen-Comité will speciell hier noch betonen, daß der Platz ausschließlich nur zu obigen Zwecken, welche dem allgemeinen Handel unseres Ortes gewiß von Nutzen sein werden, gebraucht werden soll, daß es ihm natürlich durchaus fern liegt und liegen muß, irgendwie Speculationszwecke mit dem Terrain betreiben zu wollen und daß das Börsen-Comité als Förderer und Vertreter der Interessen der gesammten Kaufmannschaft Nevals hier nur die Initiative ergreifen zu müssen geglaubt hat, um einerseits die Existenz einer Anlage zu sichern, welche gewiß in hohem Grade dem Handel und der Schifffahrt unseres Ortes dienstbar gemacht werden kann, während es sich andererseits um die Ueberlassung eines Platzes handelt, welcher für die Stadt wohl sonst kaum von irgend welchem Werth sein dürfte, es sei denn eben, daß er zu Handelszwecken, wie den obigen benutzt werde. Die Anlagen, welche das Börsen-Comité zu errichten beabsichtigt, sind für's Erste nur für die Südseite des Bassins geplant. Den Mitteln entsprechend, welche dem Börsen-Comité zu Gebote stehen, können dieselben für's Erste nicht in sehr großartigem Maßstabe gebaut werden und werden dem Endziel einer derartigen Anlage, wie sie sich vielleicht einmal nach Jahren und unter günstigen Bedingungen entwickeln könnte, wohl noch lange nicht entsprechen. Aber der Anfang wäre doch gemacht und die Aussicht vorhanden, nach einiger Zeit weitere Bauten vornehmen zu können. Die Umzäunung des ganzen Platzes, wie sie vorher angedeutet wurde, erscheint deshalb durchaus von Nothen, weil ein Theil des ganzen Terrains vorzüglich auch zum Stapeln von im Freien lagernden Waaren, wie Baumwolle, Del &c. wird benutzt werden können, und in solchem Falle der größeren Sicherheit wegen die Anbringung eines Zaunes sich sehr empfiehlt.

„Was die Art und Weise der Ueberlassung des Platzes an das Börsen-Comité betrifft, so glaubt letzteres, daß es den Interessen beider Theile am besten entsprechen würde, wenn die Stadt dem Börsen-Comité den ganzen Platz zu einem billigen Grundzins vergeben würde. Um die Stadt davor zu schützen, daß der Platz

später am Ende doch zu anderen, als den hier erwähnten Zwecken verwandt würde, müßte die Bestimmung aufgenommen werden, daß der Platz dem Börsen-Comité von der Stadt nur zum Bau von Speichern und zur Anlage von Schienengeleisen, überhaupt zu Handelszwecken, mit der Erlaubniß, einen Zaun um denselben zu ziehen, überlassen werde; daß das Börsen-Comité nur so lange das volle Dispositionsrecht über denselben behalten solle, so lange obige Bestimmung eingehalten wird, daß aber im entgegengesetzten Falle der Platz sofort wieder in seiner ganzen Ausdehnung an die Stadt zurückzufallen habe. Soll die ganze Anlage überhaupt möglich werden, so kann das an die Stadt zu zahlende Grundgeld in den ersten Jahren nur ein sehr geringes sein und später, wenn das Unternehmen prosperirt, könnte von 10 zu 10 Jahren eine entsprechende Erhöhung des Grundzinses eintreten, welche jedoch ein noch näher festzustellendes Maximum nicht überschreiten dürfte. Das Börsen-Comité ist eben in diesem Falle auf ein Entgegenkommen seitens der Stadtverordneten-Versammlung angewiesen und angesichts der nicht wegzuleugnenden Vortheile und Einnahmen, welche ja der Stadt selbst auch aus dem lebhaften Handel und Verkehr erwachsen und zufließen, glaubt es auch auf ein solches Entgegenkommen mit Sicherheit rechnen zu können. Unter den beiderseitigen städtischen und Handels-Interessen besteht eine zu innige Wechselwirkung, als daß dieselben ganz von einander getrennt werden könnten, und die Stadt handelt daher nur in ihrem eigensten Interesse, wenn sie auch von sich aus das Inslebentreten eines Unternehmens unterstützt, welches — so hofft das Börsen-Comité mit Zuversicht — für unseren Handel von weitgehender, belebender Bedeutung sein wird.“

Bevor jedoch noch dieses Gesuch der Stadtverordneten-Versammlung vorgelegt wurde, wurde dem Börsen-Comité seitens des Stadtamtes zu wissen gegeben, daß das Stadtamt eine Vergebung des Platzes auf Grundzins, wie solches im Gesuch erbeten wurde, unmöglich befürworten könne und werde, da alsdann die Stadt sich zu sehr eines jeden Anspruchsrechts auf den Platz entäußern würde. Es wurden nun zwischen dem Stadtamt und dem Börsen-Comité Vorverhandlungen gepflogen, welche einen annehmbaren, beide Theile befriedigenden Modus der Vergebung des Platzes feststellen sollten. Als Resultat dieser Verhandlungen wurden folgende Bedingungen festgestellt, unter denen der qu. Platz dem Börsen-Comité übergeben werden sollten:

- 1) Der Platz wird dem Börsen-Comité auf die Dauer von 100 Jahren zur Exploitation für Handelszwecke überlassen; nach Ablauf dieser 100 Jahre fällt das Terrain wieder, falls keine neue Vereinbarung getroffen, mit allen auf demselben errichteten Anlagen der Stadt anheim, doch ist die Stadt verpflichtet, dem Börsen-Comité den vollen Tagwerth der auf dem Platze errichteten Gebäude zc. zu vergüten.
- 2) Der Platz ist nur zu Handelszwecken zu benutzen und zu bebauen. Wie solches zu geschehen hat, hängt vom Börsen-Comité ab, doch soll dem gesammten Handelsstande die Möglichkeit der Benutzung der Anlagen zc. gesichert sein. In strittigen Fällen über den Character der zu errichtenden Anlagen soll ein inappellables Schiedsgericht, das zusammen vom Stadtamt und dem Börsen-Comité gewählt wird, entscheiden. Falls dennoch andere Anlagen als zu

Handelszwecken auf dem Plage errichtet werden sollten, fällt das gesammte Areal mit allen Anlagen zc. an die Stadt zurück.

- 3) Als Entgelt für die Ueberlassung des Platzes zahlt das Börsen-Comité der Stadt während der ersten 10 Jahre 10 % jährlich von der erzielten reinen Einnahme, vom 11.—15. Jahre 15 % jährlich, vom 16.—20. Jahre 20 % jährlich, und vom 21. Jahre 25 % jährlich. Dieser auf die Stadt entfallende Gewinnantheil soll ausschließliches Eigenthum der Stadt bleiben.
- 4) Die Stadt soll das Recht haben, nach Vereinbarung mit dem Börsen-Comité, im Interesse des Handels nothwendig gewordene Bauten, wie z. B. eine Fischwrake zc., auf noch nicht bebauten Plätzen des Areals zu errichten.
- 5) Das Börsen-Comité soll berechtigt sein, um Zuzeichnung der von ihm aufgeführten Baulichkeiten bei der competenten Corroborationsbehörde nachzusehen.

Auf der am 6. Februar 1885 abgehaltenen Stadtverordneten-Versammlung wurde das Gesuch des Börsen-Comités vorgelegt und unter den obigen Uebergabebedingungen einstimmig genehmigt. Nachdem endlich auch noch zwischen dem Stadtmayor und dem Börsen-Comité eine Verständigung darüber erzielt worden war, was unter der Bezeichnung „reine Einnahme“ zu verstehen sei, von welcher der Stadt jährlich ein gewisser Procentsatz anheimfallen sollte, stand somit einer Inangriffnahme des Baues nichts mehr im Wege. Um noch die günstige Schlittenbahn zu benutzen, wurde auch sofort mit der Anfuhr der Steine zum Bau des in Aussicht genommenen steinernen Speichers begonnen. Da traten jedoch unvorhergesehene Hindernisse entgegen, welche die Absichten des Börsen-Comités nicht zur Ausführung gelangen ließen.

Gleich nachdem nämlich mit der Anfuhr der Steine begonnen worden war, forderte der Regierungsinspector Herr Hofrath Schmelen mittelst Schreibens vom 26. Februar Nr. 23 das Börsen-Comité auf, sofort wieder die Anfuhr sistiren zu lassen, da hiezu noch nicht eine Erlaubniß seitens des Chaussée- und Wasserbau-Departements eingetroffen sei. Seinerseits ersuchte das Börsen-Comité den Herrn Schmelen, die Beendigung der bereits begonnenen Anfuhr gestatten zu wollen, wogegen das Comité sich verpflichten würde, die Steine sofort wieder, sobald das Departement solches verlangen sollte, von dem Plage abzuführen. Das Börsen-Comité war der Ueberzeugung, daß die Sistirung der Arbeiten seitens der Regierungsinspection nur deshalb erfolgt sei, weil das neue Bassin noch nicht als fertig von der Regierung übergeben war, und es wurde in dieser Ansicht auch bekräftigt, als dem Herrn Präses des Comité, bei seiner kurz darauf erfolgten Anwesenheit in Petersburg, im Chaussée- und Wasserbau-Departement erklärt wurde, das Börsen-Comité solle nur einen Plan über die Anlage der Schienengeleise mit genauer Bezeichnung derjenigen Parcellen des Platzes, welche das Börsen-Comité sich für seine Zwecke zum Bau von Speichern zc. reserviren wolle, einreichen, worauf dann wohl die Genehmigung zum Bau erfolgen werde.

Auf das infolge dessen an das Departement am 11. März Nr. 57 abgegangene Schreiben des Börsen-Comités erfolgte jedoch längere Zeit keine Rückäußerung und die zum Beginn des Baues günstigste Periode des Jahres verstrich unausgenutzt. Am 23. Juli sub Nr. 4398 wurde dann dem Börsen-Comité vom Chaussée- und Wasserbau-

Departement mitgetheilt, daß der Herr Minister der Wegecommunication befohlen habe, behufs allseitiger Bepfückung der Frage der Geleisanlagen und des Speicherbaues auf den Plätzen beim neuen Bassin des Revaler Hafens, in Reval eine Commission unter dem Präsidium des Regierungsinspectors der Baltischen Bahn, Ingenieurs Staatsrath Benjemann zusammenzuberufen. Zu dieser Commission gehörten außerdem noch der Director des Reval'schen Zollamts, Wirkl. Staatsrath Schults, der Portcommandeur, Contre-Admiral Scheffner, der Director-Substitut der Baltischen Bahn Lobanow, der Regierungsinspecteur der hiesigen Hafenarbeiten Hofrath Schmelew, das damalige Stadthaupt Mag. W. Greiffenhagen und die Vertreter des Börsen-Comités E. Baron Girard de Soucanton und Wilh. Mayer, sowie die Ingenieure v. Weiß und Huszecz. Die Verhandlungen dieser Commission, welche am 30. Juli in Reval tagte, hatten jedoch für die Absichten des Börsen-Comités einen höchst ungünstigen Verlauf. Vor allen Dingen waren sämtliche Glieder der Commission, mit Ausnahme der Vertreter der Stadt und des Börsen-Comités, dagegen, den ganzen Platz dem Börsen-Comité zur Exploitation zu überlassen, weil man darin die Schaffung eines Monopols für das Börsen-Comité, resp. für die Revaler Kaufmannschaft zu sehen glaubte. Man hielt es für genügend, wenn dem Börsen-Comité nur ein geringer Theil des Platzes überlassen würde. Wenn auch noch kein Beschluß darüber gefaßt wurde, so sprach sich doch dieselbe Majorität der Commission mehrmals dahin aus, daß es für das Zweckmäßigste anzusehen sei, den ganzen Platz in verschiedene kleine, im Ganzen 16 Parcellen zu theilen und dann diese Parcellen einzeln auf öffentlichem Torge an die Meistbietenden zu vergeben. Dem Börsen-Comité sollten dann im Ganzen nur 4 dieser Parcellen zugesichert werden. Daß die Commission aber überhaupt derartig von sich aus über den qu. Platz verfügen zu können glaubte, lag darin, daß sie der Ansicht war, der in Rede stehende Platz, um dessen Ueberlassung das Börsen-Comité sich bewerbe, sei überhaupt nicht als Eigenthum der Stadt, sondern als Eigenthum der Krone zu betrachten. Daß eine derartige strittige Rechtsfrage nicht von der Commission allein entschieden werden konnte, war selbstverständlich und der Vertreter der Stadt erklärte, in einem ausführlichen Memoire die Rechte der Stadt auf den Platz auseinanderzusetzen zu wollen. Durch diesen hierdurch in Aussicht stehenden Rechtsstreit war auch das Börsen-Comité in eine precäre Lage gebracht. Es mußte jetzt vor allen Dingen darauf ankommen, die Vertreter der verschiedenen Regierungsinstitutionen, von denen eventuell später die Vergabung des Platzes abhängen könnte, von der Zweckmäßigkeit und Dringlichkeit der Pläne des Börsen-Comités zu überzeugen. In einem längeren, an den Präses der qu. Commission Staatsrath Benjemann am 31. August sub Nr. 136 abgefertigten Schreiben und in einer weiteren, später dem Director des Chaussees und Wasserbau-Departements übergebenen Denkschrift entwickelte nun das Börsen-Comité nochmals des Weiteren seine Projecte in Bezug auf Exploitation des Platzes und wies nach, daß, wenn das neue Bassin überhaupt seinem Zwecke, zu welchem allein es von der Regierung mit nicht unerheblichen Mitteln erbaut sei, nämlich dem Handel und der Schifffahrt in fruchtbringender und erfolgreicher Weise dienstbar gemacht werden solle, gerade das Börsen-Comité dasjenige Organ sei, welches seiner ganzen Natur und

Organisation nach am ehesten dazu berufen erscheine, diesen Zweck practisch zu verwirklichen. Die Befürchtungen wegen Schaffung eines Monopols für das Börsen-Comité, welche innerhalb der Commission laut geworden sind, würden, so heißt es weiter in den Ausführungen des Börsen-Comités, sich in der Praxis als nicht begründet erweisen, denn im Interesse des Comités, überhaupt der Revaler Kaufmannschaft, würde es gerade liegen, die Benutzung der auf dem Plage errichteten Anlagen auch dem auswärtigen, so z. B. dem inerrussischen Kaufmann gegen möglichst günstige und constante Bedingungen zugänglich zu machen, um ihn womöglich an den hiesigen Ort zu fesseln und dadurch auch eine Concurrenz mit den Nachbarhäfen zu ermöglichen. Im Gegentheil könnte in einer Vergebung des Plazes an private Interessenten eher die Schaffung eines Monopols erblickt werden. Endlich lenkte das Börsen-Comité die Aufmerksamkeit noch auf den wichtigen Umstand, daß bei einer Exploitation des Plazes seitens des Börsen-Comités, die von dem letzteren über die Annahme von Waaren zur Lagerung ausgestellten Quittungen unzweifelhaft viel creditfähiger sein und leichter beliehen würden werden können, als solche von Privatpersonen über Waaren in Privatspeichern lagernd ausgestellte Quittungen, und dadurch vielleicht im Kleinen schon der Anfang zur Lösung der in Rußland jetzt überall ventilirten Frage der Errichtung von öffentlichen Lagerhäusern mit Ausgabe von Warrants gemacht wäre.

Als darauf der Herr Präses dieses Comités sich im November persönlich im Departement über den Stand der Angelegenheit erkundigte, theilte man ihm mit, daß das ganze diesbezügliche Material der unterdessen beim Ministerium der Wegcommunication gebildeten zeitweiligen Commission zum Bau von Handelshäfen übergeben worden sei und daß, sobald die Angelegenheit hierselbst weiter berathen werden würde, man auch die Vertreter des Börsen-Comités zu den Sitzungen hinzuziehen würde.

Bis hierzu war diese für Reval so wichtige Frage bis zum Ende des Jahres 1885 gediehen, der weitere Verlauf derselben gehört bereits in die Thätigkeit des Börsen-Comités pro 1886.

4. Verbot, den auf amerikanischen Schiffen angemusterten Matrosen, Vorschüsse auf ihre Gage zu geben.

Das Departement für Handel und Manufacturen wandte sich am 8. August 1885 sub Nr. 6646 mit folgenden Schreiben an das Börsen-Comité:

„Unser Gesandter in Washington hat Mittheilung gemacht von neuen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika herausgegebenen Gesetzen bezüglich der Handels-schiffahrt, unter denen der § 10 namentlich den Capitänen der Rauffahrteischiffe verbietet, ihren Matrosen die Gage im Voraus auszubezahlen, unter Androhung von strenger Strafe und Gefängnißhaft.

„Nach der Erklärung des Geheimraths Struve ist das erwähnte Gesetz zum Schutz der Matrosen vor den sogenannten „Crimps“ — einer gewissen Art von

Leuten in den amerikanischen Hafenstädten, welche das Vertrauen der Matrosen mißbrauchen — erlassen worden. Das Ministerium der äußeren Angelegenheiten hat nun, mit Rücksicht darauf, daß die russischen desbezüglichen Gesetze es den Capitänen russischer Schiffe wohl gestatten, den Matrosen ihre Gage in der Form eines Handgelds voranzubezahlen (§ 946 des Hand.-Ust.), für nöthig befunden, die russischen Matrosen von der obenerwähnten Gesetzesbestimmung der Vereinigten Staaten in Kenntniß zu setzen.

„Unter Beifügung eines Exemplars des qu. Gesetzes ersucht das Departement für Handel und Manufacturen das Revaler Börsen-Comité nun ergebenst, die nöthigen Maßnahmen dafür treffen zu wollen, daß die etwa im Revaler Hafen auf amerikanischen Schiffen angemusterten Matrosen, von der erwähnten Bestimmung in den Vereinigten Staaten, betreffend die Art der Gagenzahlung, benachrichtigt werden.“

Der allegirte § 10 des amerikanischen Gesetzes lautet aber folgendermaßen:

„§ 10. Desmittelt wird festgestellt, daß es für ungesetzlich zu erachten ist, wenn in irgend einem Falle einem Matrosen vor Abgang des Fahrzeuges aus dem Hafen, in welchem er sich hatte anmustern lassen, die Gage im Voraus, bevor er dieselbe in Wirklichkeit verdient hat, gezahlt wird, oder aber, wenn die den Seeleuten für das Beladen des Fahrzeuges bestimmte Entschädigung an irgend eine andere Person ausgereicht wird, mit Ausnahme des Offiziers, der durch Beschluß des Congresses zur Eincassirung einer solchen Entschädigung autorisirt worden. Jede Person, die eine solche Zahlung oder Entschädigung im Voraus leistet, soll als eines Verbrechens schuldig erachtet werden, und nachdem dieselbe eines solchen Verbrechens überführt worden, ist dieselbe einer Geldstrafe im vierfachen Betrage der ausgezahlten Entschädigung oder sonstigen Zahlung zu unterwerfen und kann auch einer Gefängnißhaft, nach Ermessen des Gerichts, doch nicht länger als auf 6 Monate unterzogen werden. Eine derartige im Voraus geleistete Gagen- oder Entschädigungszahlung kann in keinem Falle, außer in dem oben angeführten, das Fahrzeug, den Schiffer oder Schiffseigenthümer von der Verpflichtung befreien, die Gage zum Vollen auszusahlen, nachdem dieselbe effectiv verdient worden und wird nicht als Rechtfertigungsgrund acceptirt werden im Falle einer Klage oder eines Processes wegen Zuerkennung einer solchen Gagensumme.

„Anmerkung. Dieser Artikel soll sich nicht auf Wallfischfänger beziehen, auch soll als gesetzliche Berechtigung den Seeleuten gestattet bleiben, in ihren Comptoiren die Auszahlung irgend eines Theiles der verdienten Gage an die Frau, Mutter oder einen andern Verwandten, keinesfalls aber an eine fremde Person oder Corporation auszubedingen. Und jede Person, die fälschlich eine Verwandtschaft mit dem Seemann prätendiren sollte, um auf solche Weise die auszuzahlende Gage zu erlangen, ist für jedes solches Verbrechen einer Strafe von nicht über 500 Dollars oder aber einer Gefängnißhaft von nicht über 6 Monaten, nach dem Ermessen des Gerichts, zu unterziehen. Dieser Artikel hat sich in gleicher Weise auf ausländische Fahrzeuge zu beziehen, wie auf Fahrzeuge der Vereinigten Staaten. Jedem ausländischen Fahrzeuge,

dessen Capitän, Eigenthümer, Ladungsempfänger oder Bevollmächtigter diesen Artikel verlegen oder der Verlegung desselben Vorschub leisten sollte, wird das Zollattest in den Häfen der Vereinigten Staaten verweigert werden."

Das Börsen-Comité machte seinerseits von dieser neuen Anordnung am 19. August 1885 Nr. 128 dem hiesigen Consular-Agenten der Vereinigten Staaten, Herrn Edm. v. Glehn Mittheilung und bat denselben, für die Bekanntmachung derselben, wann und wo erforderlich, sorgen zu wollen.

D. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen.

1. Schwierigkeiten beim Empfang der unter dem Namen „Muster ohne Werth“ ankommenden ausländischen Waarenproben.

Seit der Mitte des März-Monats 1885 wurden plötzlich seitens des hiesigen Gouvernements-Postcomptoirs sämmtliche aus dem Auslande ankommenden Briefproben und sogenannten „Muster ohne Werth“ den Adressaten nicht mehr, wie bisher üblich, mit der übrigen gewöhnlichen Correspondenz direct in's Haus zugestellt, sondern dem hiesigen Zollamt überliefert, von wo sie erst nach Beobachtung der nöthigen Zollformalitäten und Entrichtung verschiedener Gebühren in Empfang genommen werden konnten. Der Zeitverlust, welcher dadurch für den Kaufmann in dem Empfang dieser Sendungen entstand, war einestheils ebenso unangenehm, wie andernteils die beim Zollamt zu entrichtenden Gebühren in den meisten Fällen in gar keinem Verhältniß zu dem geringen Werth der Sendungen standen und denselben gewöhnlich weit überstiegen. In Folge vielfach lautgewordener Klagen wandte sich nun das Börsen-Comité am 28. März Nr. 67 mit einem Schreiben an den Herrn Ebständischen Gouvernements-Postdirector und bat ihn um Aufklärung, auf Grund welcher Verordnung dieser neue Modus der Zustellung oder vielmehr Nichtzustellung verfügt worden sei und ob es sich nicht möglich machen ließe, wieder den früheren alle Theile befriedigenden Modus der Zustellung eintreten zu lassen.

Mittels Schreibens vom 1. April Nr. 1127 antwortete darauf der Herr Gouvernements-Postdirector dem Börsen-Comité, daß seit dem 22. März c. alle aus dem Auslande ankommenden banderolirten Sendungen von den betreffenden Grenz-Postcomptoirs dem hiesigen Postcomptoir mit der Anmerkung zugestellt würden, dieselben dem Zollamt zu überliefern und daß deshalb das hiesige Postcomptoir nach den bestehenden Postregeln auch verpflichtet sei, solches zu thun.

Da nun durch diese Erklärung an dem bestehenden Zustande nichts geändert und die Sendungen nach wie vor dem Zollamt zugestellt wurden, wandte das Börsen-Comité am 20. April sub Nr. 88 sich weiter mit folgender Vorsteellung direct an den Herrn Dirigirenden der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen, General-Major Bezac:

„Es ist bisher üblich gewesen, daß die aus dem Auslande ankommenden banderolirten Sendungen, mit Ausnahme derjenigen, welche Druckfachen enthielten, den Adressaten täglich mit der gewöhnlichen Correspondenz in's Haus zugestellt wurden. Solches geschah namentlich auch immer mit allen Waarenproben und den sogenannten „Mustern ohne Werth“ welche vornehmlich die Kaufleute in großer Anzahl aus dem Auslande zu erhalten pflegen. Seit Kurzem ist nun dieser Modus der Zustellung, welcher sich stets als durchaus practisch erwiesen hat, seitens des hiesigen Gouvernements-Postcomptoirs eingestellt worden und die aus dem Auslande ankommenden banderolirten Sendungen werden jetzt den hiesigen Adressaten von den Postbriefträgern nicht mehr direct in's Haus zugestellt, sondern von dem Postcomptoir dem hiesigen Zollamt eingeliefert, von wo sie erst nach Beobachtung verschiedener Formalitäten und Entrichtung bestimmter Gebühren in Empfang genommen werden können. Die vielen Unzuträglichkeiten und Nachtheile, welche offenbar hiermit für die ganze Handelswelt verknüpft sind, veranlaßten nun das Nevaler Börsen-Comité, sich mit einer Vorstellung an den Herrn Ehtländischen Gouvernements-Postdirector zu wenden und zu fragen, auf Grund welcher gesetzlichen Bestimmung der jetzige Modus der Auslieferung der banderolirten Sendungen, namentlich der Waarenproben und Muster ohne Werth, verfügt worden sei, resp. ihn darum zu ersuchen, wenn irgend möglich, derartige Sendungen wieder wie früher den hiesigen Adressaten direct in's Haus zustellen zu lassen. Mittelft Schreibens vom 1. April a. e. Nr. 1127 erhielt darauf das Börsen-Comité von dem Herrn Ehtländischen Gouvernements-Postdirector die Antwort, daß seit dem 22. März a. e. sämtliche banderolirte Sendungen aus dem Auslande dem Nevalischen Postcomptoir von den betreffenden Grenz-Postcomptoirs mit der Anmerkung zugestellt würden, diese Sendungen dem Zollamt zu übersenden. Nach den bestehenden Postgesetzen sei daher das Nevalische Postcomptoir verpflichtet, die banderolirten Sendungen dem Zollamt zuzusenden.

„Eine derartige Bestimmung bringt so viele Unzuträglichkeiten mit und hat sich bereits so drückend und hemmend für den Verkehr erwiesen, daß das Nevaler Börsen-Comité auf Grund der verschiedensten an dasselbe gelangten Beschwerden es wagt, Ew. Excellenz wieder um Abstellung derselben ganz ergebenst zu ersuchen. Als Waarenproben und Muster ohne Werth werden doch nur immer, wie das ja auch schon der Name andeutet, solche Gegenstände versandt, welche einen sehr geringen oder absolut keinen Verkaufswerth besitzen und welche daher nur aus einzelnen Theilen oder unvollständigen Gegenständen bestehen, so daß sie nur einen Begriff von der Sache, deren Theil sie bilden, oder von dem Typus der Waare, welche sie repräsentiren, geben sollen. Dieses allen derartigen Sendungen gemeinsam anhaftende Merkmal ist auch jedenfalls der Grund gewesen, daß dieselben immer zu ermäßigtem Porto seitens der Post befördert wurden, und daß dieselben, wenn sie aus dem Auslande kamen, bis jetzt vor ihrer Auslieferung an die resp. Adressaten niemals einer Controle seitens des Zollamtes zu unterliegen hatten. Seitdem Letzteres nun aber seit Kurzem geschieht, ist der ganze Zweck der Sendungen illusorisch gemacht und der Nutzen, den sie für den ganzen Handel hatten, aufgehoben worden. Um die Waarenproben und Muster ohne Werth, welche jetzt aus dem Auslande hierselbst ankommen, aus dem Zollamt in Empfang zu nehmen, sind vorher bestimmte Gebühren zu entrichten,

welche gewöhnlich in gar keinem Einklange zu dem geringen Werth der Sendungen stehen und als eine neue, dieselben unverhältnißmäßig vertheuernde, ungerechte Abgabe zu betrachten sind. Der Empfang der Sendungen wird ferner durch die Beobachtung aller jetzt nothwendig gewordenen Zollformalitäten gewöhnlich derartig verzögert, daß für den Kaufmann, dem es immer und hauptsächlich um einen möglichst raschen, prompten Empfang der Sendungen ankommt, dadurch oft sehr unangenehme, nachtheilige Folgen entstehen. Was aber bei alledem noch das Störendste ist, ist der Uebelstand, daß weder von Seiten des Postcomptoirs, noch des Zollamtes den betreffenden Adressaten auch nur die geringste Benachrichtigung darüber zugeht, daß derartige Sendungen aus dem Auslande für sie angelangt und auf dem Zollamt in Empfang genommen werden können. Dem Vörsen-Comité sind Fälle bekannt, daß Waarenproben 14 Tage und noch länger auf dem hiesigen Zollamte gelegen hatten, ohne daß der betreffende Kaufmann, für den sie bestimmt waren, auch nur eine Ahnung von dem Vorhandensein derselben gehabt und nur durch Zufall davon erfahren hatte. Daß derartige Zustände große Unannehmlichkeiten mit sich bringen, und daß unter solchen Umständen die Proben in den meisten Fällen allen Werth für den Kaufmann verlieren, ist selbstverständlich. Die neue Bestimmung ist jedenfalls eine Maßregel, welche sich ebenso hemmend und hindernd für den freien brieflichen Verkehr erweist, wie sich die Einführung derselben wohl schwer durch eine zwingende Nothwendigkeit wird rechtfertigen lassen. Der vielleicht zu erhebende Einwand, daß mit derartigen Waarenproben sehr leicht gänzlich verbotene Gegenstände in's Reich eingeführt werden könnten, wird dadurch hinfällig, daß die betreffenden Sendungen derartig eingerichtet sein müssen, daß ihr Inhalt genau controlirbar ist und den Postbeamten also jederzeit die Möglichkeit geboten ist, sich von dem Inhalt selbst zu überzeugen.

„Auf Grund aller der hier angeführten Uebelstände, ersucht daher das Revaler Vörsen-Comité Ew. Excellenz ganz ergebenst, im Interesse des ungehinderten Verkehrs gefälligst und baldmöglichst dahin Anordnung treffen zu wollen, daß die Zustellung der banderolirten Sendungen aus dem Auslande, also namentlich der Waarenproben und Muster ohne Werth, nach wie vor nach dem alten Modus bewerkstelligt werde. In jedem Falle müßten die Postcomptoirs dahin angewiesen werden, die betreffenden Adressaten wenigstens davon zu benachrichtigen, daß Probeseudungen für sie aus dem Auslande angelangt sind.“

Eine Rückänßerung auf diese Vorstellung hin ist leider nicht erfolgt.

2. Verlegung des Telegraphen-Bureaus nach der inneren Stadt.

Die ungünstige Lage des hiesigen Telegraphenbureaus abseits vom Centrum der Stadt und des Hauptgeschäftsverkehrs ist schon lange, namentlich von Seiten der Kaufmannschaft unangenehm empfunden worden. Die Frage einer Verlegung des Telegraphenbureaus nach der innern Stadt hat deshalb auch das Vörsen-Comité wiederholt beschäftigt und glaubte dasselbe sich auch jetzt wieder für dieselbe interessiren

zu müssen, wo durch die in naher Aussicht stehende Vereinigung des Post- und Telegraphendienstes auch in unserer Stadt, wieder mehr Aussicht dazu vorhanden schien, daß den Wünschen der Kaufmannschaft Rechnung getragen würde. Bevor jedoch ein etwaiges Gesuch um Verlegung des Telegraphenbureaus an den Chef der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen abzufassen sei, hielt man es für angebracht, zuerst die Meinung des örtlichen Telegraphenchefs hierüber einzuholen.

Nach darauf erfolgter Rücksprache erfuhr man, daß für's Erste an eine Verlegung des Bureaus wohl nicht zu denken sei, da der Miethcontract mit dem gegenwärtigen Wirth des Locals an der Narvischen Straße noch bis zum 1. October 1887 laufe. Von Seiten der Telegraphenverwaltung sei wohl im Princip nichts gegen eine Verlegung des Bureaus einzuwenden, wenn damit den Wünschen der Kaufmannschaft gedient werden könne. Bereits vor Jahren habe man sich auf ein Gesuch einer größeren Anzahl hiesiger Handlungshäuser hin bei der Hauptverwaltung um eine Verlegung des Bureaus gewandt, doch sei damals die Angelegenheit ohne weitere Folge gelassen worden. Schwierigkeiten würde allenfalls die Beschaffung eines allen Anforderungen genügenden Locals machen, wobei noch zu beachten sei, daß der Miethpreis kein zu hoher sein dürfe. Die Hauptverwaltung würde schwerlich einen höheren als den augenblicklichen Miethpreis zahlen wollen.

Wenn es auch nach diesen Äußerungen zwecklos erschien, gegenwärtig ein Gesuch an die Haupt-Telegraphenverwaltung abzufassen, wurde doch beschlossen, die Sache nicht aus dem Auge zu verlieren und bei günstiger Gelegenheit weiter zu betreiben.

3. Concessionirung des Börsen-Comités zur Anlage und Exploitation eines Telephonnetzes in Reval.

Die hohe Vervollkommenung, welche das Telephonwesen in den letzten Jahren überall im Auslande erreicht hatte, die Schnelligkeit, mit welcher sich dasselbe selbst auch in viel kleineren Städten als Reval eingebürgert hatte und die großen Annehmlichkeiten, welche hieraus nicht nur für den allgemeinen, sondern auch ganz speciell für den kaufmännischen Verkehr erwachsen, ließen es im höchsten Grade wünschenswerth erscheinen, daß auch Reval dieser neuen Errungenschaft der modernen Naturwissenschaften und der damit verbundenen Segnungen bald theilhaftig werde. Das Börsen-Comité glaubte wohl auf allgemeine Anerkennung rechnen zu können, wenn es einer Verwirklichung dieser Idee sein lebhaftes Interesse lieh und dieselbe zu fördern suchte. Nachdem vorher bereits durch die seitens des Herrn Präses des Comité's in der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen eingezogenen Erkundigungen constatirt werden konnte, daß man einer Concessionirung des Börsen-Comité's zur Anlage eines öffentlichen Telephonnetzes gern entgegensehen würde, wurde am 4. October 1884 Nr. 91 ein Gesuch an den Chef der Hauptverwaltung, General-Major Bezac, eingereicht und um die Ertheilung der betreffenden Concession an das Börsen-Comité nachgesucht.

Diesem Gesuch stellten sich jedoch anfangs nicht geringe Schwierigkeiten in den Weg. So verlangte namentlich die Regierung als jährliches zu garantirendes

Minimum von der ihr zu zahlenden 10procentigen Abgabe der Bruttocinnahme aus den Abonnementsbeträgen die Summe von 2000 Rubel, was also einer jährlichen Bruttocinnahme von 20,000 Rubel gleichgekommen wäre. Außerdem war bei Unterzeichnung des Contractes ein Salog zu bestellen in der dreifachen Höhe der jährlichen Minimalabgabe, also von 6000 Rubel. So hätte also die Abgabe, welche allein der Regierung im ersten Jahre zu zahlen gewesen wäre, bereits 8000 Rubel betragen. Da aber für Reval bei einem Abonnementsbeitrage von 100 Rubel jährlich auf etwa nur 75 bis höchstens 100 Abonnenten gerechnet werden konnte, so war es klar, daß durch diese von der Regierung gestellten Bedingungen eine Telephonanlage von privater Seite hier einfach unmöglich wurde. Eine Herabsetzung dieser Bedingungen war für's Erste aber nicht möglich, da dieselben als obligatorisch für alle Städte des Reichs aufgestellt waren, und nur auf einen desbezüglichen Beschluß des Minister-Comités hin wieder verändert werden konnten. General-Major Bezac erklärte jedoch, daß diese Angelegenheit nächstens im Minister-Comité zur Sprache gebracht werde und er dann sich für eine Herabsetzung der Minimalabgabe verwenden werde.

Am 26. Januar 1885 sub Nr. 23 richtete das Börsen-Comité nochmals ein Gesuch an den General-Major Bezac und wies in demselben speciell darauf hin, daß es eine Telephonanlage in Reval nur unter folgenden Bedingungen werde anlegen können: 1) der Abonnementspreis für einen Apparat innerhalb der Stadt (nicht länger als 3 Werst) dürfe nicht mehr als 125 Rubel jährlich betragen; 2) die jährliche Minimalabgabe an die Krone sei auf 500 Rubel und dem entsprechend 3) der an die Krone zu zahlende Salog auf 1500 Rubel zu reduciren.

Während nun das Börsen-Comité der Entscheidung der Hauptverwaltung entgegen sah, wurde ihm im April von bestinformirter Seite aus St. Petersburg mitgetheilt, daß auch von anderer Seite ein Gesuch um Concessionirung zur Anlage einer öffentlichen Telephonleitung in Reval eingereicht, wobei namentlich der Krone eine Minimalabgabe von 600 Rubel jährlich garantirt worden sei. Außerdem wäre von jener Seite versichert worden, das Börsen-Comité sei bereit, sein Gesuch zu Gunsten dieses zweiten zurückzuziehen. Diesem durchaus unwahren Gerichte sah sich das Börsen-Comité veranlaßt gegenüberzutreten und erklärte in einem Schreiben vom 22. April Nr. 90 ausdrücklich, daß es keineswegs die Absicht habe, von seinem Gesuch zurückzutreten, dasselbe im Gegentheil unter den früheren Bedingungen zu wiederholen sich veranlaßt sehe.

Am 21. Juni 1885 wurde darauf Allerhöchst der Beschluß des Minister-Comités bestätigt, dem zufolge es dem Minister des Innern freigestellt wurde, die Höhe der Minimalabgabe und des zu bestellenden Salogs jedes Mal frei von sich aus zu bestimmen, und unter dem 16. August Nr. 25085 theilte das Telegraphendepartement dem Börsen-Comité mit, daß der Gehilfe des Ministers des Innern das Gesuch des Börsen-Comités um Errichtung und Exploitation eines Telephonnetzes in Reval unter den vom Börsen-Comité namhaft gemachten Bedingungen genehmigt habe.

Der hierauf von dem bevollmächtigten Vertreter des Börsen-Comités mit der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen abgeschlossene

C o n t r a c t

lautet folgendermaßen:

Am 28. September 1885 hat der Bevollmächtigte des Revaler Börsen-Comités, Präsident dieses Comités, Baron E. Girard de Soucanton, mit der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen in St. Petersburg diesen Contract daraufhin geschlossen, daß das Revaler Börsen-Comité die Anlage und Exploitation eines Telephonnetzes in der Stadt Reval unter folgenden Bedingungen übernimmt:

§ 1. Der Contrahent „das Revaler Börsen-Comité“ verpflichtet sich, die Anlage des Telephonnetzes in den Grenzen der Stadt Reval in dem Umfange der örtlichen Bedürfnisse nach dem vom Chef der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen bestätigten Projecte auszuführen.

§ 2. Die Telephonleitungen werden angelegt: für Regierungs-Institutionen, öffentliche, Gewerbe- und Handels-Anstalten, sowie auch auf Verlangen für Privatpersonen in ihren Gebäuden.

§ 3. Das Telephonnetz in Reval wird mit einer oder mehreren Central-Telephonstationen angelegt, welche letztere durch besondere Leitungen mit jedem in den Gebäuden der Abonnenten aufgestellten Telephonapparate verbunden werden.

§ 4. Dem Contrahenten wird es anheimgestellt die Leitungen des Telephonnetzes über oder unter der Erde anzulegen. Die über der Erde angelegten Leitungen müssen an hierfür bestimmten Pfosten oder Consolen und ähnlichen Untergerüsten, welche an den Wänden oder auf den Dächern von Gebäuden angebracht werden, angehängt werden. Die unterirdischen Leitungen müssen unter dem Pflaster der Straßen angelegt werden.

§ 5. Das vom Contrahenten dem Chef der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen zur Bestätigung vorzustellende Project muß enthalten:

- a) Angabe der Stellen, die für Centralstationen gewählt wurden, nebst Erklärungen über die Systeme ihrer Einrichtungen;
- b) ausführliche Angaben über Richtung der Leitungen, Stellen und Art ihrer Befestigung;
- c) Zeichnungen von Ständer-Consolen und anderen Untergerüsten;
- d) Beschreibungen der Isolatorformen, Drahtsorten und deren Diameter;
- e) ausführliche Beschreibung, wenn möglich auch Muster von unterirdischen und unterseeischen Kabeln, wenn solche zur Anlage des Telephonnetzes nöthig sind, und
- f) genaue Anweisung der zur Aufstellung bestimmten Systeme der Telephonapparate und der Art und Weise ihres Gebrauches.

§ 6. Die Arbeiten bei Anlage des Telephonnetzes werden aus Mitteln des Contrahenten und nach seinen Anordnungen, unter Aufsicht von Beamten des Post- und Telegraphen-Resorts ausgeführt.

§ 7. Während der ganzen Zeit der Arbeit erhalten die bei derselben befindlichen Beamten des Post- und Telegraphen-Resorts bestimmte Diätengelder, welche Ausgabe auf Rechnung des Contrahenten fällt.

§ 8. Wenn sich bei Ausführung der Arbeiten irgend welche Veränderungen im Projecte als nöthig herausstellen sollten, so sind diese mit Angabe der Gründe, die sie hervorriefen, vom Contrahenten der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen vorzustellen. Veränderungen von Constructionen oder in Auswahl von Materialien werden vom Chef der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen bestätigt. Wesentliche Veränderungen im Systeme der Anlage werden vom Minister des Innern begutachtet.

§ 9. Der Contrahent ist verpflichtet, ohne jegliches Mitwirken des Post- und Telegraphen-Refforts die Erlaubniß der örtlichen Polizei-Verwaltung zur Arbeitsausführung und die Einwilligung der Eigenthümer, von welchen die anstandslose Anlage der Telephonleitungen in den Grenzen ihres Eigenthumsrechts abhängen wird, einzuholen und dieses durch seine Namensunterschrift zu bekräftigen.

§ 10. Für die Erlaubniß, Pfosten, Consolen und dergleichen Zubehör des Telephonnetzes aufzustellen und ebenso für das Aufhängen der Leitungen werden keine Vergütungen gezahlt, weder der Regierung, noch der Stadtverwaltung. Vergütungen jedoch für die durch die Telephonarbeiten entstandenen Schäden oder Verluste, mögen sie zugefügt sein, wem sie wollen, ebenso Reparaturen, durch diese Arbeiten hervorgerufen, fallen auf Rechnung des Contrahenten.

§ 11. Telephonapparate, Commutatoren auf den Centralstationen und überhaupt das ganze Telephonzubehör und zwar die in der Praxis sich als am besten bewährthabenden Systeme werden, nach den von der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen bestätigten Mustern vom Contrahenten angeschafft. Alles Zubehör des Telephonnetzes unterliegt vor seiner Verwendung einer Besichtigung nach Anordnung des Chefs der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen.

§ 12. Der Contrahent ist verpflichtet, das Telephonnetz auf seine Kosten und in bester Ordnung zu unterhalten.

§ 13. Bei Beschädigung der Leitungen, Apparate und anderen Zubehörs des Telephonnetzes hat der Contrahent unverzüglich die defecten Theile in Stand zu setzen. Er ist ebenso verpflichtet, durch öftere Revisionen aller Theile des Telephonnetzes nach Möglichkeit einer Beschädigung oder Zerstörung derselben vorzubeugen.

§ 14. Wenn während der Exploitation solche Erfindungen oder Entdeckungen gemacht werden, deren Anwendung eine wesentliche Verbesserung im Telephonverkehr bilden, so hat der Contrahent diese auf Verlangen der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen in möglichst kurzer Zeit einzuführen.

§ 15. Vereinfachungen und Vervollkommnungen, welche sich als vortheilhaft oder nützlich dem Contrahenten selbst erweisen, werden ebenfalls zu dem von ihm angelegten Telephonverkehr zur Anwendung zugelassen, jedoch nur mit Genehmigung des Chefs der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen.

§ 16. Die Verbindungen der Telephonapparate unter sich, mögen sie aufgestellt sein bei den Abonnenten oder in anderen Gebäuden, wo dieselben zum Verkehr einer gewissen Anzahl von Leuten oder zu allgemeiner Benutzung bestimmt sind, müssen unbedingt mit den Centralstationen verbunden angelegt sein.

Die Aufstellung von Telephonapparaten zu allgemeiner Benutzung von Privatpersonen wird nur auf Grund besonderer, vom Minister des Innern bestätigten Bedingungen zugelassen.

Ihre Telephonapparate zur Verfügung an Fremde zu überlassen, ob gegen Bezahlung oder unentgeltlich, ist den Abonnenten streng verboten.

§ 17. Der Contrahent „das Devaler Börsen-Comité“ schließt mit jedem Abonnenten eine besondere Bedingung ab, nach den vom Chef der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen zu diesem Zweck begutachteten Principien.

Telephonverbindungen mit der Umgegend der Stadt können nicht anders als mit besonderer Genehmigung der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen angelegt werden.

Vom Minister des Innern wird es abhängen, die Anlage und Exploitation der außerstädtischen Verbindungen dem Unternehmungsgeist Privater zu überlassen, oder aber dieselbe in Verwaltung und auf Rechnung der Regierung zu übernehmen.

§ 18. Der Contrahent hat die nöthigen Maßregeln zu ergreifen, daß die per Telephon angegebenen Nachrichten in Geheimniß bewahrt werden.

§ 19. Der Abonnementspreis für jeden mit einer Centralstation verbundenen Telephonapparat soll 250 Rbl. jährlich nicht übersteigen, wenn die Entfernung bis zur Centralstation nicht mehr als 3 Werst beträgt. Für weitere Entfernungen wird ein Zuschlag von nicht mehr als 50 Rbl. pro Werst erhoben. Regierungs- und städtische Institutionen benutzen die vom Contrahenten in diesen Gebäuden aufgestellten Telephonapparate für eine ermäßigte Taxe und zwar für die Hälfte des obenangeführten Maximalpreises für Private. Die Festsetzung der Taxen nach diesen Principien wird dem Ermessen des Contrahenten anheimgestellt, jedoch mit der Bedingung, daß dieselben für Alle unter gleichen Verhältnissen die Telephone benutzenden Abonnenten gleichlautend sind und vor ihrer Einführung und Publication dem Minister des Innern zur Bestätigung vorgelegt werden. Auf gleiche Weise werden vom Contrahenten unter Bestätigung des Ministers des Innern auch die Bedingungen und Höhe der Zahlungen für Benutzung der Telephone an den Punkten, wo solche zum Verkehr für Fremde mit den Abonnenten aufgestellt sind, festgesetzt.

§ 20. Wenn es sich als nothwendig erweisen sollte, im schon festgesetzten Tarife Veränderungen eintreten zu lassen, so ist der Contrahent verpflichtet, diese Veränderungen mindestens 1 Monat vor Einführung derselben zu publiciren.

§ 21. Die Unterhaltung und Exploitation des Telephonnetzes befindet sich unter Aufsicht der Regierung. Derselben Aufsicht sind auch die beim Contrahenten Bediensteten untergeordnet.

Der Minister des Innern hat das Recht, vom Contrahenten die Entziehung des Rechtes der Telephonbenutzung irgend eines Abonnenten zu verlangen. Solche Forderung ist sofort zu erfüllen und wird dem Abonnenten das eingezahlte Geld nicht retournirt.

§ 22. Der Chef der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen kann die Entlassung derjenigen beim Contrahenten Bediensteten, deren Entfernung ihm als nöthig erschienen, fordern.

§ 23. Regierungsbeamten, denen die Aufsicht über Unterhaltung und Exploitation des Telephonnetzes obliegt, haben zu jeder Tages- und Nachtzeit unbehinderten

Zutritt zu den Centralstationen und können alle möglichen Versuche anstellen und den Telephonverkehr beobachten, ohne vorher darüber dem Contrahenten oder seinem Dienstpersonal Anzeige zu machen.

§ 24. Für das dem Contrahenten ertheilte Recht der Gründung und Exploitation des Telephonverkehrs werden von der Totaleinnahme des Contrahenten, die derselbe, wie von Privatabonnenten, so auch von Regierungs- und städtischen Institutionen erhebt, 10 % als Telegrapheneinkünfte abgerechnet. Die Jahressumme wird vom Contrahenten am Anfang des Jahres der Krone eingezahlt und darf dieselbe nicht weniger als 500 Nbl. betragen.

§ 25. Für das erste Jahr der Exploitation wird vom Contrahenten bei Abschließung des Contractes dieselbe Summe, 500 Nbl., der Krone eingezahlt. Von dieser Summe tritt ein Theil des durch den Vertrag bestimmten Minimums, gerechnet vom Tage der Eröffnung des Telephonverkehrs bis zum 1. Januar des darauffolgenden Jahres in die Telegrapheneinkünfte. Ergänzungszahlungen zu dem durch den Vertrag bestimmten Minimum, welche im Laufe eines jeden Jahres durch ausführliche Abrechnungen bestimmt werden, zahlt der Contrahent nach Verlauf eines jeden Halbjahres, also im Juli und Januar. Im letzten Contractjahr (§ 26) wird die für die Krone von den Abonnements-einkünften ausbedingene Zahlung vom 1. Januar bis zum Schlußtage des Contracts berechnet. Die nach dieser Berechnung festgesetzte Summe darf aber nicht weniger betragen als der für diese Zeit ausmachende Theil des Minimums. Die der Krone zufallenden Zahlungen hat der Contrahent in die Revaler Kreis-Rentei nicht später als am 10. Januar und 10. Juli einzutragen, die letzte Zahlung aber 10 Tage nach Ablauf des Contractes. Die Quittungen über gemachte Einzahlungen hat der Contrahent der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen an dem Tage, wo er dieselben aus der Rentei erhält, einzuschicken.

§ 26. Das Exploitationsrecht des Telephonnetzes wird dem Contrahenten auf 20 Jahre, vom Tage der Contractschließung an gerechnet, überlassen und wird ihm dieses Recht im Verlaufe dieser ganzen Zeit gewahrt werden nur bei vollkommener Ordnung des Telephonnetzes. Nach Verlauf von 20 Jahren der Exploitation seitens des Contrahenten wird das Telephonnetz von ihm unentgeltlich und in vollständiger Ordnung dem Besiz der Regierung übergeben.

§ 27. Bei vollkommener Einhaltung des Contractes wird die Anlage und Exploitation von Telephonleitungen in der Stadt Reval keiner anderen Person oder Gesellschaft erlaubt werden. Die Regierung jedoch behält sich das Recht vor, in dieser Stadt ein Telephonnetz zur eigenen Exploitation und zu allgemeiner Benutzung anzulegen.

§ 28. Zur Sicherung der soliden Anlage und Unterhaltung des Telephonverkehrs hat der Contrahent bei Schließung des Contractes einen Salog einzuzahlen, entweder in baarem Gelde oder in von der Regierung garantirten Werthpapieren und zwar im dreifachen Betrage der jährlichen Kronsabgabe, also 1500 Nbl.

§ 29. Dieser Salog bleibt während der ganzen Dauer des Contractes zur Verfügung der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen. Die Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen hat das Recht, aus dieser Salogsumme alle Rückstände

an Kronsabgaben des Contrahenten zu decken. Die von der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen beschlagnahmte Summe aus dem Salog muß vom Contrahenten sofort ergänzt werden.

§ 30. Wenn der Contrahent nach Verlauf von 2 Monaten, vom Tage der Contractschließung an gerechnet, nicht zur Anlage des Telephonnetzes schreitet oder nach Verlauf von 4 Monaten nicht an 30 Stellen den Telephonverkehr eröffnet, so geht er des Rechtes verlustig weiter zu operiren, der Contract hört auf und die eingezahlte Cautio wird den Telegrapheneinkünften überwiesen.

Die in diesem Punkte angeführten Termine können verlängert werden, wenn der Contrahent zur Anlage oder Eröffnung des Telephonverkehrs auf besondere Hindernisse stößt, die vom Minister des Innern für triftig anerkannt werden.

§ 31. Im Falle nachlässiger Unterhaltung des Telephonnetzes ertheilt die Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen dem Contrahenten eine Warnung mit der Forderung, die Unzulänglichkeiten in einem Zeitraum von 7 Tagen zu beseitigen. Bei Nichterfüllung dieser Forderung und wenn die Gründe der Nichterfüllung vom Minister des Innern als nicht wichtig genug erachtet werden, wird die Instandsetzung des Telephonnetzes auf Anordnung der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen auf Rechnung des Contrahenten ausgeführt. Nach 3 solchen Fällen geht der Contrahent des Exploitationsrechtes verlustig und das Telephonnetz geht unentgeltlich in den Besitz der Regierung über.

§ 32. Die Regierung hat das Recht, das Telephonnetz zu ihrem Eigenthum zu erwerben, jedoch erst nach Verlauf von 7 Jahren seiner Exploitation vom Contrahenten. Die dem Contrahenten zu zahlende Summe wird nach beiderseitiger Uebereinkunft festgestellt. Sollte eine Uebereinkunft nicht statthaben, so wird der Kaufpreis folgendermaßen festgesetzt: Der Reingewinn der vorhergegangenen 7 Jahre wird zusammen genommen, aus dieser Summe werden der Reingewinn eines am wenigsten und eines am meisten Gewinn gebrachthabenden Jahres abgezogen, der mittlere Jahresreingewinn der übrigen 5 Jahre wird als Norm der Reineinnahme des Contrahenten angenommen und mit 5 % capitalisirt.

§ 33. Die Regierung hat das Recht, wenn sie es für nöthig findet, die Functionen der Telephone an einzelnen Stellen oder auch das ganze Netz zu schließen und zwar auf unbestimmte Zeit. In solchen Fällen sind weder der Contrahent noch die Abonnenten oder andere an dem Unternehmen betheiligte Personen berechtigt, bei der Regierung um irgend welche Entschädigungen nachzusuchen.

§ 34. Bei Stockungen, wie im vorhergehenden Punkte angeführt, wird die procentuale Abgabe der Regierung proportional der Schließungszeit ermäßigt.

§ 35. Der Contrahent ist verpflichtet, wenn solches für nöthig befunden wird, auf Verlangen der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen die Central-Telephonstationen mit den Telegraphenstationen zu vereinigen auf Grund besonderer Abmachungen hierfür.

§ 36. Dem Contrahenten wird es zur Pflicht gemacht, im Falle es sich als nützlich erweisen sollte, eine Versendung von Nachrichten von den Centralstationen zu

organisiren, d. h. auf Verlangen der Abonnenten, Nachrichten, die ihre eigenen Angelegenheiten betreffen, zu versenden.

§ 37. Der Contrahent verpflichtet sich, der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen jeden Monat ein Verzeichniß der Abonnenten mit Angabe ihrer Adressen und Anfang des Abonnements zuzustellen. Zum Schluß des Jahres hat der Contrahent der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen ein allgemeines Schema (Plan) der Telephon-Communication und statistische Daten über die Entwicklung der ganzen Operation vorzustellen.

§ 38. In Bezug auf die Gerichtsbarkeit und Verantwortlichkeit in Angelegenheiten, welche durch gegenwärtigen Contract oder mit der Krone überhaupt entstehen, ebenso in allen persönlichen und Vermögens-Angelegenheiten in Rußland sind der Contrahent und die in seinen Diensten stehenden Personen den russischen Reichsgesetzen unterworfen.

§ 39. Gegenwärtiger Contract kann einer anderen Person oder Gesellschaft nicht anders als mit vorheriger Erlaubniß des Ministers des Innern und laut den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen übertragen werden.

§ 40. Gegenwärtiger Contract und die erforderliche Anzahl Copien desselben müssen auf Stempelpapier entsprechenden Werthes, welches der Contrahent einzubringen hat, gedruckt werden.

Dieser Contract ist nach gehöriger Unterzeichnung beiderseits heilig und unverleßlich zu bewahren. Das Original wird in der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen aufbewahrt werden, dem Contrahenten aber eine beglaubigte Copie eingehändigt.

(Unterzeichnet:) In Vollmacht des Revaler Börsen-Comités, Baron Etienne Girard de Soncanton.

Stellvertreter des Chefs der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen, Kammerherr, Wirkl. Staatsrath Skalkowsky.
Geschäftsführer Kormilew.

Von sich aus bevollmächtigte das Börsen-Comité wieder zur Errichtung und Exploitation des Telephonnetzes den Herrn Ingenieur C. Siegel aus St. Petersburg, mit dem vorher schon Unterhandlungen dieserhalb geführt worden waren. In dem am 30. October 1885 mit Herrn C. Siegel abgeschlossenen Contract verpflichtet sich Herr Siegel, alle vom Börsen-Comité durch den Contract mit der Regierung übernommenen Verpflichtungen auf's Pünktlichste zu erfüllen. In Bezug auf den Abonnementspreis ist ferner durch diesen Contract festgesetzt worden, daß derselbe 100 Rubel jährlich für einen Apparat betragen solle; eine Abänderung dieses Preises unter und bis zu 100 Rubel stehe Herrn Siegel frei, eine Erhöhung über 100 und bis höchstens 125 Rubel aber nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Börsen-Comités.

Die Arbeiten zur Errichtung des Telephonnetzes wurden bald nach Unterzeichnung des Contracts begonnen und konnten Dank der günstigen Witterung rasch fortgeführt werden. Zur contractmäßigen Frist, d. h. am 1. Februar 1886 konnte das Netz der Benützung der Abonnenten übergeben werden. Die Zahl der Abonnenten ist von Monat zu Monat gestiegen, ein Beweis dafür, wie sehr die Errichtung der Telephonanlage einem empfundenen Bedürfnis entsprochen hat.

E. Eisenbahnwesen.

1. Der Bahntarif für Baumwolle.

Der über Reval betriebene Baumwollenspeditions-handel nach dem Innern des Reichs, vornehmlich nach Moskau, ist seit vielen Jahren bereits einer der bedeutendsten Zweige des Revaler Handels überhaupt. Es ist daher selbstverständlich, daß man einer Erhaltung und Belebung desselben nicht nur von Seiten des Börsen-Comités, sondern eben so auch von Seiten der Baltischen Bahn, welche aus dem Transport der Baumwolle eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle bezieht, immer eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat. Ausschlaggebend für den Import der Baumwolle über Reval ist vor Allem natürlich auch immer der Bahntarif gewesen, welcher für den Transport der Baumwolle in's Innere des Reichs gezahlt wird und sind deshalb die Bestrebungen des Börsen-Comités im Speciellen hauptsächlich dahin gerichtet gewesen, diesen Tarif so günstig wie möglich zu gestalten und dadurch eine Concurrenz der Revaler mit den anderen Routen, auf welchen die Baumwolle ebenfalls ins Innere des Reichs transportirt wird, zu ermöglichen. In Bezug auf diese Bemühungen des Börsen-Comités ist Folgendes zu berichten.

Als im December 1884 eine Conferenz der am nordisch-überseeischen internationalen Güterverkehr beteiligten Bahnen in St. Petersburg abgehalten werden sollte, ließ das Börsen-Comité, nachdem vorher eine Conferenz der bedeutendsten hiesigen Speditionshäuser zusammenberufen und deren resp. Disideria verlautbart worden waren, die Baltische Bahn mittelst Schreibens vom 24. November 1884 Nr. 159 ersuchen, sich dafür verwenden zu wollen, daß für Baumwolle, ebenso auch für einige andere schwere Artikel, wie Eisen, Metalle, Del, schwere Chemicalien zc. statt des bis dahin geltigen Gewichtstarifs ein Waggontarif für die Strecke Reval-Moskau eingeführt werde. Dieser Antrag wurde in dem betreffenden Schreiben folgendermaßen motivirt:

„Es wäre sehr wünschenswerth, wenn für den Verkehr zwischen Reval und Moskau neben den jetzt bestehenden Gewichtstarifen auch wieder Waggontarife für folgende Waaren etwa eingeführt würden: Baumwolle, Eisen, Metalle, Del, schwere Chemicalien und ähnliche schwere Artikel. Vor allen Dingen wäre aber ein Waggontarif für Baumwolle von großem Nutzen und würde die Einführung eines solchen auch schon im Interesse der Bahn selbst durchaus anzurathen sein. Nach, dem Börsen-Comité von betheiligter Seite eingelieferten sicheren Nachweisen wird nämlich bei dem jetzt zu Kraft bestehenden Gewichtstarif ein Waggon gewöhnlich mit nicht viel mehr als 300 Pud Baumwolle beladen, so daß also bei dem Frachtsatz von 19 Kop. pro Pud der Bahn dann pro Waggon bis Moskau eine Rate von etwa nur 60 Rubel verbleiben würde. Anders und günstiger jedoch würde sich die Rechnung bei einem wieder einzuführenden Waggontarif gestalten. Es ist selbstverständlich, daß es in solchem Falle im Interesse der Spediteure liegt, den Waggon mit einem möglichst großen Quantum der zu transportirenden Baumwolle zu beladen. Wie dem Börsen-

Comité ebenfalls nachgewiesen, läßt sich dann auf eine durchschnittliche Beladung von 550 Pud pro Waggon rechnen. Bei diesem augenscheinlichen Vortheil, den die Absender der Waare hierbei haben, würde aber auch die Bahn nicht zu kurz kommen, da derselben dann doch bei dem früheren Frachtsatz von 10 Kop. pro Waggon und Verst für die Route Reval-Moskau eine Rate von Rbl. 89. 90 Kop. pro Waggon verbleiben würde, also circa 30 Rbl. pro Waggon mehr als bei dem jetzt berechneten Gewichtstarif. Weiter würde hierbei noch sehr in's Gewicht fallen und durchaus zu berücksichtigen sein, daß die Bahn bei einem Waggontarif für die Beförderung eines gleichgroßen Quantums Waare eine viel geringere Anzahl von Waggons zu stellen haben würde, als bei dem jetzigen Gewichtstarif, mithin also auch eine geringere Abnutzung des rollenden Materials stattfinden würde und verschiedene andere kleinere, damit in engem Zusammenhang zu bringende Nebenkosten vermieden werden könnten. Allein ein einziges hiesiges größeres Expeditionshaus hat jetzt für die Beförderung seiner Baumwolle im Laufe eines einzigen Jahres 300 Waggons mehr benutzt, als früher bei Benutzung des Waggontarifs für das gleiche Quantum. Bleiben die gleichen Tarife von Libau, Riga, Reval nach Moskau wie gegenwärtig in Kraft, so steht weiter jedenfalls zu befürchten, daß Riga in Bezug auf Baumwolle und alle in Rede stehenden Massenartikel Reval erheblichen Abbruch thun wird, da, bei den jetzigen gleichen Frachtsätzen, die Platzverhältnisse für die Expedition dieser Waaren an jenem Orte bedeutend günstiger sind, als hier in Reval. Aus den betreffenden statistischen Daten wird die Verwaltung der Baltischen Bahn zu ersehen im Stande sein, daß selbst Baumwolle, welche doch bis jetzt fast als eine ausschließliche Domaine für Reval betrachtet werden konnte, in diesem Jahre bereits in ansehnlichen Quantitäten über Riga nach Moskau expedirt worden ist. In Bezug auf Baumwolle hätte die Verwaltung der Bahn ihr Augenmerk auch auf die immer gefährlicher werdende Concurrenz Sewastopols zu richten. Hat doch dem Börsen-Comité leider die traurige Thatsache nachgewiesen werden können, daß im Winter Baumwolle ab Amerika nach St. Petersburg via Sewastopol um etwa 5 Kop. pro Pud billiger geliefert werden kann, als via Reval. Unter Berücksichtigung dieser weiteren Concurrenz hält daher das Börsen-Comité sogar den vorstehend normirten Waggontarif von Rbl. 89. 90 noch zu hoch und glaubt, daß die Bahn, in Anbetracht der immerhin großen Vortheile, welche ihr bei dem Waggontarif verbleiben, einen Satz von etwa 70 Rbl. pro Waggon acceptiren könnte, um dadurch selbst der Concurrenz von Sewastopol entgegenzutreten."

Weiter trug das Börsen-Comité darauf an, entweder die Beschränkung aufzuheben, nach welcher bei der Expedition von Baumwolle ab Reval Originalconnoissements oder beglaubigte Copien in doppelten Exemplaren vorgestellt werden müssen, oder doch wenigstens dahin zu erleichtern, daß nur ein Originalconnoissement oder eine beglaubigte Copie statt der bisherigen zwei vorgestellt werden dürfe, da den Revaler Absendern durch diese Maßregel unverhältnißmäßige Mehrkosten erwüchsen.

Obige Conferenz wurde nun vom 10.—13. December 1884 abgehalten und wurden auf derselben die beiden Anträge des Börsen-Comités genehmigt, d. h. es wurde: 1) vom 1. Januar 1885 ein Waggontarif für Baumwolle für die Strecke Reval-Moskau von 10 Kop. pro Waggon und Verst oder 89 Rbl. 80 Kop.

pro Waggon für die ganze Strecke eingeführt, zu welcher Summe außerdem noch an Extragebühren für das Auf- und Abladen zc. 4 Rbl. 60 Kop. hinzukamen, so daß die Beförderung in Summa auf 94 Rbl. 40 Kop. zu stehen kam; 2) wurde es gestattet, bei Beförderung von Baumwolle aus Amerika, ebenso von Baum- und Olivenöl, rohem Schwefel und Harz nur ein Original-Connoissement oder eine beglaubigte Copie der hiesigen Betriebsverwaltung vorzustellen.

Mittels Schreiben vom 24. Juli 1885 Nr. ^{4250/1273} theilte darauf die Verwaltung der Baltischen Bahn dem Börsen-Comité mit, daß es von nun an auch gestattet werden werde, Baumwolle mit eigenen Mitteln der Versender zu verladen; die Transportkosten würden sich in diesem Falle um 2 Rbl. pro Waggon verringern, jedoch müßten die Versender dann auch selbst für die richtige Collizahl aufkommen.

Gegen diese letztere Beschränkung wandte sich das Börsen-Comité am 17. September Nr. 139 mit folgender Vorstellung an die Baltische Bahn:

„Mittels Schreiben vom 24. Juli a. e. sub Nr. ^{4250/1273} machte die geehrte Verwaltung der Baltischen Eisenbahngesellschaft dem Realer Börsen-Comité die Mittheilung, daß es, um den Wünschen der resp. Interessenten nachzukommen, von nun an gestattet sei, Baumwolle auch mit eigenen Mitteln der Versender zu verladen. Die Fracht würde sich in solchem Falle, da die Bahn noch immer zur Deckung anderer Ausgaben, wie Wiegelohn zc. eine Vergütung von 67 Kop. pro Waggon für sich beanspruchen müsse, um 2 Rbl. pro Waggon ermäßigen. Wenn aber die Baumwolle mit eigenen Mitteln der Versender verladen würde, heißt es am Schluß des qu. Schreibens, so hätten die Versender auch für die richtige Collizahl aufzukommen.

„So sehr auch einerseits diese Anordnung der geehrten Bahnverwaltung dazu angethan erscheint, den Interessen der hiesigen Kaufmannschaft entgegenzukommen, so illusorisch wird doch andererseits der voraussichtliche Nutzen derselben gemacht, wenn die Bahnverwaltung in der That die Bestimmung aufrecht erhalten wollte, daß sie bei einem Verladen mit eigenen Mitteln der Versender nicht für die richtige Collizahl der Baumwollensballen aufkommen werde. Der Vortheil, den der Expéditeur davon hat, daß ihm von der Bahn die Fracht um 2 Rbl. pro Waggon ermäßigt wird, — da er wohl meistens im Stande sein wird, die Baumwolle mit eigenen Mitteln billiger zu verladen, — dieser Vortheil kann lange nicht den Schaden aufheben, der für den Kaufmann dadurch entstehen würde, daß ihm von Seiten der Bahn nicht, wie bis jetzt immer, eine Garantie für die richtige Ablieferung sämtlicher verladenen Collis am Bestimmungsorte geboten würde und er somit das Risiko für das etwaige Abhandenkommen von Collis, selbst wenn hieran nachgewiesenermaßen nur die Bahn allein schuld wäre, selbst zu tragen hätte. Die qu. Erleichterung für die hiesigen Expéditeurs — und eine solche hat doch die geehrte Bahnverwaltung bei Erlaß dieser neuen Bestimmung jedenfalls im Auge gehabt — verliert absolut jeden practischen Werth, wenn nicht die Bahn auch zu gleicher Zeit nach wie vor die Garantie für die richtige Collizahl übernimmt. Es ist durchaus nicht einzusehen, weshalb auch gerade beim Verladen von Baumwolle mit eigenen Mitteln der Versender die Bahn nicht für die richtige Collizahl

aufkommen will, während sie solches bei dem gleichartigen Verladen vieler anderer Artikel doch sehr wohl thut. Baumwolle ist aber gerade einer derjenigen Massenartikel, welcher in ganz bedeutendem Umfange über Neval nach dem Innern des Reichs importirt wird, und es dürfte daher wohl kein ungerechtfertigtes Verlangen sein, daß die Bahnverwaltung bei Beförderung dieses Artikels, wodurch ihr jährlich sehr ansehnliche Einnahmen zufließen, wenigstens dieselbe Conluz und das gleiche Entgegenkommen obwalten läßt, wie bei dem Transport verschiedener anderer Artikel. Irgend welche Schwierigkeiten oder eine Mehrarbeit dürften dadurch wohl kaum der Bahn erwachsen, da wohl immer, ob nun das Verladen der Baumwolle mit eigenen Mitteln der Versender oder von Seiten der Bahn selbst geschieht, ein Agent der Bahn zugegen ist, welcher ohne besondere Mühe die Zahl der in einem Waggon verladene Ballen sich zu notiren im Stande sein wird. Im Princip und im Sinne einer jeden Frachtbeförderung liegt es außerdem, daß, falls nicht besondere Umstände eine specielle anderweitige Abmachung erheischen, der Frachtführer jedesmal für die alleinige Entrichtung der Fracht auch verpflichtet ist, die richtige Zahl der ihm anvertrauten Waarencolli — nicht aber etwa eine beliebige Zahl — am Bestimmungsorte abzuliefern.

„Solches, hofft das Börsen-Comité, wird die geehrte Bahnverwaltung auch bei diesem für unsern Expeditions-Handel so äußerst wichtigen Artikel berücksichtigen und dadurch einen dringenden Wunsch der hiesigen Kaufmannschaft erfüllen.“

Eine Rückäußerung auf dieses Schreiben hin ist dem Börsen-Comité nicht zugegangen.

Im Herbst vorigen Jahres begann nun weiter unserm ganzen Baumwollenhandel eine ernste Gefahr zu drohen. Durch Tarifiermäßigungen auf den resp. deutschen Bahnen, und auf der Moskau-Brester Bahn russischerseits wurde es möglich gemacht, die Baumwollensendungen von Bremen resp. Hamburg aus über die Landgrenze (Alexandrowo) nach Moskau um 4—5 Kop. pro Pud billiger zu expediren, als solches bisher über Neval möglich war. Es war also klar, daß Neval seinen ganzen bedeutenden Baumwollenhandel verlieren mußte, wenn es nicht gelang, diese Gefahr glücklich abzuwenden oder durch Gegenmaßregeln zu paralysiren. Sofort, nachdem dem Börsen-Comité diese Nachricht bekannt geworden war, wandte es sich daher am 22. November Nr. 218 mit folgender eindringlichen Vorstellung an die Baltische Bahn:

„Dem bereits in einem so bedauerlichen Rückgange befindlichen Handel Nevals droht, wie das Börsen-Comité solches heute leider constatiren muß, ein neuer empfindlicher Verlust, der, wenn nicht sofort die nöthigen Mittel zur Abwendung desselben in Anwendung gebracht werden, für die zukünftige Lage des ganzen hiesigen Geschäfts kritisch werden muß. Es handelt sich dabei um den über den Nevaler Hafen lebhaft betriebenen Import-Expeditions-Handel mit Baumwolle. Die hierüber in den letzten Wochen kursirenden verschiedenen Gerüchte haben gegenwärtig insofern eine feste Gestalt angenommen, als vor einigen Tagen einer hiesigen Expeditions-Firma seitens eines großen Moskauer Handlungshauses, welches allein in diesem Winter 20,000 Ballen Baumwolle über Neval importiren wollte, von denen bereits etwa 6000 Ballen hier selbst eingetroffen sind, die kategorische Mittheilung geworden ist, daß es die übrige

Quantität Baumwolle nicht mehr über hier, sondern von Bremen über die Landgrenze nach Moskau zu expediren gedenke, wenn nicht die Bahnfracht für Baumwolle von hier nach Moskau erheblich herabgesetzt würde. Dem Beispiel dieses einen Hauses gedenken auch andere größere Häuser im Innern des Reichs zu folgen, denn — so paradox es auch klingen mag — die Fracht für die weite Bahnstrecke von Bremen oder Hamburg über die Landgrenze nach Moskau incl. aller Nebenausgaben kommt doch noch um 4—5 Kop. pro Pud billiger zu stehen, als von Lübeck zur See über -Reval nach Moskau. So ist es denn klar, daß unter den obwaltenden Umständen die Baumwolle für die Zukunft nicht mehr über Reval, sondern über die Landgrenze ihren Weg nach Moskau nehmen wird. Was das für den Revaler Expeditions-Handel und für die Baltische Bahn zu bedeuten hat, bedarf keiner Erörterung; dieser Ausfall würde eine Lücke in der Bilanz des Revaler Handels und den Einnahmen der Baltischen Bahn zurücklassen, welche auch nur annähernd durch ein anderes Aequivalent auszugleichen wohl schwer möglich sein dürfte. Es müßte daher mit allen Kräften dahin gestrebt werden, den Baumwollenhandel dem Revaler Hafen und der Baltischen Bahn dauernd zu sichern und es darf hier kein Mittel zu hoch angeschlagen werden, welches zum erwünschten Ziel zu führen geeignet ist.

„Da der Unterschied in der Fracht zu Gunsten der Landgrenze 4—5 Kop. pro Pud beträgt, so müßte nach Ansicht des Börsen-Comités und der hiesigen Expeditionsfirmen, die Fracht von Baumwolle von hier nach Moskau incl. aller Nebenspesen zum Mindesten auf 75 Rbl. pro Wagon ermäßigt werden, da es nur dann einigermaßen möglich werden kann, den Baumwollenhandel dem hiesigen Plage zu sichern. Der etwaige Einwand, daß der durch eine derartige Tarifiermäßigung entstehende Ausfall in den Einnahmen der Bahn ein zu großer sein würde, darf hier nicht als stichhaltig gelten im Hinblick darauf, daß, wenn die Tarifiermäßigung nicht bewilligt würde, eben sämtliche von der Bahn aus dem Baumwollentransport bezogenen bedeutenden Einnahmen in Zukunft ganz wegfallen würden. Auch dürfte die Frachtdifferenz für die Bahn in der That keine so empfindliche sein, da trotz des augenblicklichen geringen Exports erfahrungsmäßig, und namentlich jetzt während der Winterfaison, doch noch immer mehr Waggon mit Getreide &c. aus dem Innern hier anlangen, als von hier mit Importwaaren nach dem Innern befördert werden, und es für die Bahn daher immer vortheilhafter sein muß, Frachtgüter — wenn auch zu billiger Fracht — nach dem Innern zu haben, als die Waggon leer zurückzutransportiren. Soll die erbetene Frachtermäßigung auf Baumwolle überhaupt irgend welchen practischen Nutzen haben, so muß sie ferner in aller kürzester Zeit bewilligt werden, da nur dann Aussicht vorhanden ist, daß der Baumwollenhandel dem hiesigen Orte erhalten bleibt. Hat sich derselbe nur einmal einen anderen Weg gesucht — und das wird voraussichtlich sehr bald geschehen — so dürfte es wohl sehr schwer, wenn überhaupt möglich sein, ihn wiederum hierher zu locken und ihn hier zu fesseln.

„Es geht daher die dringendste Bitte des Börsen-Comités dahin, diese keinen Aufschub duldende wichtige Angelegenheit schleunigst in ernsteste Erwägung zu ziehen und dann dem Comité sofort eine — hoffentlich zustimmende — Antwort zukommen lassen zu wollen.“

Die Baltische Bahn, dem Ernst der Situation durchaus Rechnung tragend, erklärte sich bereit, auf den Theil der gewünschten Ermäßigung, welcher auf ihre Strecke entfalle, nämlich auf 7 Rbl. pro Waggon zu verzichten und leitete auch weiter mit der Nicolai-bahn Schritte behufs Ermäßigung des Tarifs ein. Ebenso setzte sie sich auch mit dem Wegebau-Ministerium behufs Bestätigung des neuen Tarifs in Relation. Trotz alledem jedoch sollte die Angelegenheit nicht so bald zu einem günstigen Abschluß gebracht werden, wie es wohl zu wünschen gewesen wäre. Die Sache wurde dem Eisenbahn-rath zur näheren Durchsicht übergeben, und erst nach Verlauf von vier Monaten, am 29. März 1886 Nr. 4793 wurde das Börsen-Comité von der Verwaltung der Baltischen Bahn davon benachrichtigt, der Herr Minister habe auf Antrag des Eisenbahn-raths befohlen:

- 1) Das Gesuch der Baltischen Bahn wegen Ermäßigung des Tarifs auf Baumwolle, als den Interessen sowohl dieser als auch der übrigen von der Regierung garantirten Bahnen schädlich, abzulehnen und
- 2) den ohne Genehmigung des Ministeriums eingeführten ermäßigten Tarif für Baumwolle auf der Moskau-Brester Bahn abzuschaffen, wobei diese Abschaffung im Hinblick auf die Interessen der Waarenabsender und Empfänger im Laufe eines Monats nach der resp. Publication zu erfolgen hat, welche letztere nicht später als 3 Tage nach Benachrichtigung der Moskau-Brester Bahn seitens des Ministeriums erlassen werden muß.

So war denn diese wichtige Tarifangelegenheit, wenn auch anders als in dem Gesuch des Börsen-Comités gewünscht, so doch immer in einem für Reval günstigen Sinne entschieden worden.

Die Nachricht über die angeordnete Aufhebung des Tarifs auf der Moskau-Brester Bahn wurde den hiesigen Kaufleuten vom Börsen-Comité sofort per Circular angezeigt.

2. Der directe überseeische Güterverkehr nach Moskau.

Gelegentlich der vom 10.—13. December 1884 in St. Petersburg abgehaltenen Conferenz der am nordisch-überseeischen Güterverkehr beteiligten Bahnen war vom Börsen-Comité außer den auf den Baumwollentarif bezüglichen Anträgen auch noch der Antrag gestellt worden, daß die Beschränkung für Provenienzen aus Italien und Amerika, also namentlich für Schwefel, Baumöl und Harz, wonach diese Artikel nur in größeren Ladungen von mindestens 150 resp. 100 Tons ab Reval nach Moskau zu ermäßigtem Sage befördert werden können, aufgehoben werde und daß auch schon bei Partien von 300 Pud und darüber die ermäßigte Fracht für diese Artikel zur Anwendung gelange. Ebenso wurde solches für den Artikel „Farbeholz in Scheiten und Blöcken“ beantragt.

Beide Anträge wurden der am 16. (28.) Februar 1885 in Berlin zusammen-tretenden General-Conferenz sämmtlicher bei dem nordisch-überseeischen internationalen Güterverkehr beteiligten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsgesellschaften überwiesen.

Auf der Conferenz vom 10.—13. December 1884 wurde Allem zuvor beschlossen, das Cartellverhältniß zwischen den vier Routen Reval, Riga, Libau, Königsberg-Moskau bis zum 1. October 1885 auf bisheriger Grundlage zu prolongiren. Von der Regierung wurde dieser Beschluß nur unter dem Vorbehalt bestätigt, daß die Eisenbahnfrachtsätze die gleichen sein sollen, sowohl für die im Connoissements- also contractmäßigen Verkehr, als auch für die mit Gelegenheitsdampfern angelangten Güter. Auf derselben Grundlage sind die directen Tarife dann weiter auch noch bis zum 1. April 1886 prolongirt worden.

Weiter wurde die Frage behufs Regelung des zur Zeit zwischen den vier Hafenbahnen bestehenden Expeditionskosten-Tarifs erörtert und einer im März d. J. in St. Petersburg zusammenzubrufenden Separat-Conferenz überwiesen.

Diese Conferenz wurde am 11. März abgehalten und war das Revaler Börsen-Comité auf derselben durch Herrn G. Jacobsthal vertreten. Auf dieser Conferenz wurde beschlossen, den augenblicklichen Expeditionskosten-Tarif vom Februar 1882 auch noch weiter unverändert bestehen zu lassen, da die Plakkosten in den einzelnen Häfen seitdem keinen wesentlichen Veränderungen unterworfen gewesen seien. Weiter wurde eine Umarbeitung des Expeditionskosten-Tarifs nach der neuen allgemeinen Waaren-nomenclatur vorzunehmen beschlossen, nach welcher der Eisenbahn-Tarif vom 1. April 1884 aufgestellt worden ist. Mittelft Schreibens vom 9. Juli Nr. ³⁹⁵¹/1192 forderte darauf die Verwaltung der Baltischen Bahn das Börsen-Comité dazu auf, diese Umarbeitung vorzunehmen. Das Börsen-Comité antwortete jedoch der Bahn am 23. Juli Nr. 118, daß es eine derartige Umarbeitung gegenwärtig für überflüssig und zwecklos halte, denn: 1) sei es nach den letzten Beschlüssen der Sübbenetschen Tarif-Commission wohl sehr zweifelhaft, ob die directen Tarife überhaupt noch über den 1. October 1885 hinaus prolongirt werden würden, und der Herr Minister auch bereits den resp. Bahnen anbefohlen habe in Betreff des nach dem 1. October einzuführenden neuen Tarifs ihm bis zum 1. September Vorschläge zu machen und 2) sei von verschiedenen kaufmännischen Seiten behauptet worden, daß die neue Nomenclatur, nach welcher der Tarif umgearbeitet werden solle, eine viel schlechtere und für den practischen Gebrauch viel unbequemere sei und sich deshalb eine Umarbeitung auch schon aus diesem Grunde durchaus nicht empfehle.

Im directen überseeischen Güterverkehr sind endlich auch während des verflossenen Jahres verschiedene Tarifveränderungen zu verzeichnen gewesen. Sobald dieselben durch Vermittelung der Baltischen Bahn dem Börsen-Comité mitgetheilt wurden, sind sie sofort immer entweder per Circulär oder durch Anschlag am schwarzen Brett der Börse zur Kenntniß der Kaufmannschaft gebracht worden.

3. Directer Tarif nach Stationen hinter Moskau.

Mittelft Schreibens vom 4. April Nr. 1957 theilte die Verwaltung der Baltischen Bahn dem Börsen-Comité mit, daß sie die Absicht habe, um mehrfach geäußerten

Wünschen nachzukommen, directe Tarife nach verschiedenen Bahnhstationen der hinter Moskau gelegenen Bahnen einzuführen. Da aber die Nomenclatur des augenblicklichen directen Tarifs nach Moskau zu umfangreich hierfür erscheine, so ersuche sie das Börsen-Comité, eine Tabelle derjenigen Artikel aufzustellen, welche nach Ansicht des Comité's bei Einführung dieses neuen directen Tarifs in Berücksichtigung gezogen werden müßten.

Nach Rücksprache mit verschiedenen hiesigen Expeditionsfirmen fertigte das Börsen-Comité dann eine derartige Tabelle an, in welcher im Ganzen 91 Waarenartikel enthalten waren, und übersandte sie der Baltischen Bahnverwaltung mittelst Schreibens vom 11. April Nr. 78.

Eine Antwort auf dieses Schreiben von Seiten der Baltischen Bahn ist nicht erfolgt, überhaupt hat auch nichts weiter von dem Project einer Einführung directer Tarife für die Bahnhstationen hinter Moskau verlautet, so daß wohl anzunehmen ist, daß die Baltische Bahn bei Anknüpfung der betreffenden Vorverhandlungen mit den anderen Bahnen auf Schwierigkeiten und Hindernisse gestoßen ist, deren Beseitigung nicht in ihrer Macht gelegen hat.

4. Die Getreidetarife.

Für den Ausfall unseres Getreideexportes sind die Getreidetarife der zum Hinterland des Revaler Hafens gehörenden Bahnen immer ausschlaggebend gewesen. Unser Getreideexport hat leider, einen so erfreulichen Aufschwung er auch Ende der 70-er und Anfang der 80-er Jahre genommen hatte, in den letzten Jahren wieder sehr erheblich nachgelassen. Ein Hauptgrund für diese traurige Erscheinung ist in der wachsenden Concurrenz Rigas und namentlich Libans und in den weit günstigeren Tarifverhältnissen, mit welchen diese Städte im Vergleich zu Reval zu rechnen haben, zu suchen. Eine Besserung resp. Erniedrigung der Revaler Getreidetarife hat zu verschiedenen Malen sowohl in früheren als auch im letzten Jahre die ernste Aufmerksamkeit des Börsen-Comité's in Anspruch genommen, doch, muß leider zugestanden werden, haben die Erfolge nicht mit den Bemühungen gleichen Schritt gehalten. Ueber die Thätigkeit des Comité's auf diesem Felde, speciell während des letzten Rechnungsjahres, läßt sich Folgendes berichten.

Als am 2. November 1884 in Moskau eine Conferenz der Vertreter sämtlicher zur zweiten Gruppe gehörigen Bahnen abgehalten wurde, auf welcher ebenfalls die Frage wegen Tarifiermäßigung für Getreidesendungen nach Reval zur Sprache kommen sollte, hielt das Börsen-Comité es für zeitgemäß, sich mit folgender Vorstellung an die Verwaltung der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft zu wenden:

„Der Hauptgrund, daß in den letzten Jahren der Getreideexport-Handel Revals sich nicht in dem Maße entwickelt hat, wie man solches im Verhältniß zur Vergrößerung des russischen Getreideexportes überhaupt erwarten konnte, ist wohl vor allen Dingen darauf zurückzuführen, daß von Seiten verschiedener Eisenbahngesellschaften zu Gunsten der Concurrenzhäfen Riga und namentlich Libau sehr bedeutende und mit den großen

Entfernungen durchaus nicht im richtigen Verhältniß stehende Tarifiermächtigungen für die nach jenen Häfen beförderten Getreidesendungen eingeführt worden sind. Trotz der bedeutend größeren Entfernung Libaus, beträgt die Fracht von einzelnen Stationen dieser Bahnen nach Liban oft sogar weniger, als nach dem unweit nähergelegenen Reval; diejenigen Stationen aber wieder, bei denen die Fracht nach Reval sich in der That billiger stellt als nach Liban, sind so ungünstig gelegen, daß sie für den Getreidehandel Revals so gut wie gar nicht in Betracht kommen können. Als diejenigen Bahnen, bei welchen speciell eine derartige Tarifiermächtigung zu Gunsten Libaus besteht, glaubt das Revaler Börsen-Comité hier namentlich die Strecken Koslow-Woroneß-Koslow und Grjäs-Zaryzin bezeichnen zu müssen, bei welcher letzterer Linie speciell die Weizen-tarife sehr zu Ungunsten Revals liegen. Derartige anormale Verhältnisse haben es denn auch bewirkt, daß Getreide selbst aus solchen Gouvernements im Innern des Reiches, welche früher zu dem naturgemäßen Hinterlande des Revaler Getreideexperts gehörten, mit der Zeit auch nach dem Libauschen Hafen dirigirt wurde, trotz der viel größeren Entfernung des letzteren. Dadurch ist nicht nur das Interesse Revals und der hierher führenden Bahnen direct und empfindlich geschädigt, sondern auch dasjenige der Regierung mit Rücksicht auf die von dieser den beteiligten Bahnen gewährten Garantie stark beeinträchtigt worden. Im Hinblick auf diese mißlichen Zustände erlaubt sich nun das Revaler Börsen-Comité die Verwaltung der Gr. Russ. Eisenbahn-Gesellschaft ganz ergebenst darum zu ersuchen, nach Möglichkeit dahin wirken zu wollen, daß bei der nahe bevorstehenden Conferenz der Vertreter der zur zweiten Gruppe gehörigen Bahnen eine Tarifiermächtigung für Getreide aller Art zu Gunsten Revals und zwar eine solche von mindestens 2 Kop. pro Pud beschlossen werde.

„Zu gleicher Zeit erlaubt sich noch das Börsen-Comité, die Aufmerksamkeit der Verwaltung auf die Nutzträglichkeiten zu lenken, welche dem Getreidehandel durch die Umladung der über die Moskau-Kursker Bahn gehenden Getreideladungen in Moskau erwachsen. Durch diese Maßregel wird erstens nicht nur unnütz Zeit vergeudet, sondern vornehmlich auch noch eine sehr erhebliche Vertheuerung der sonst üblichen Ladegebühr herbeigeführt, ganz abgesehen außerdem noch von dem Verluste an der Waare selbst, welcher nothwendigerweise dadurch entstehen muß. Im Hinblick auf die nicht unbedeutenden pecuniären und anderen Nachtheile, welche den Waarenempfängern durch diese unnütze und durch nichts bedingte Umladung zugefügt werden, wäre es durchaus wünschenswerth, daß die Verwaltung der Moskau-Kursker Bahn veranlaßt wird, eine derartige Verkehrsstörung sobald als möglich aufzuheben.“

Zu gleicher Zeit wurde auch die Verwaltung der Baltischen Bahn ersucht, das Anliegen des Börsen-Comités auf der Conferenz nach Möglichkeit zu unterstützen.

Von der Verwaltung der Gr. Russ. Eisenbahn-Gesellschaft ging darauf dem Börsen-Comité die Antwort zu, daß die Frage wegen Regelung der Getreidetarife von den Bahnen der II. Gruppe nach Reval, Riga und Liban auf dem Congreß zur Verhandlung gelangen würde. Wie die Verhandlungen ausgefallen sind, ist später dem Börsen-Comité nicht weiter mitgetheilt worden, jedenfalls haben aber die

nachher aufgestellten Specialtarife zur Genüge bewiesen, daß den gerechten Wünschen des Börsen-Comités keine Rechnung getragen worden ist.

Ein weiteres Bestreben des Börsen-Comités war dahin gerichtet, den Getreidetarif der Drenburger Bahn für Reval günstiger zu gestalten, weil gerade diese Bahn eine äußerst wichtige, wenn nicht augenblicklich die wichtigste Bedeutung für unseren Getreideexport hat. Der Unterschied, der in dem Specialtarif für Getreidesendungen von dieser Bahn zu Gunsten Revals im Vergleich zu dem Specialtarif für Libau besteht, beträgt nur 6 Rbl. 10 Kop. pro Waggon und steht deshalb durchaus in keinem gerechten Verhältniß zu der bedeutenden Werfzahl (281 Werst), welche Reval den Stationen dieser Bahn näher gelegen ist, als Libau. Es mußte also gerade bei dieser wichtigen Bahn besonders darauf ankommen, auf Einführung eines gerechten, den Entfernungen Rechnung tragenden Specialtarifs hinarbeiten. In diesem Sinne richtete nun das Börsen-Comité am 18. Januar sub Nr. 16 eine Vorstellung an die Verwaltung der Baltischen Bahn und erhielt von dieser unter dem 5. Februar Nr. 291 die Antwort, daß die Bahn sich dieser Angelegenheit wegen mit ihren Vorbahnen in Verbindung gesetzt habe. Leider sind jedoch auch diese Verhandlungen, wie die Folge gezeigt hat, von keinem günstigen Resultat für Reval begleitet gewesen.

Ein wenig glücklicher ist das Börsen-Comité gewesen in seinen Schritten zwecks Erniedrigung des Getreidetarifs der Rybinsk = Bologojer Bahn. Bekanntlich wurde auf dieser Bahn seit mehreren Jahren für Getreidesendungen nach Reval vom 1. Mai an für die Sommermonate eine Tarifiermäßigung von 2 Kop. pro Pud, resp. 12 Rbl. pr. Waggon gewährt. Da nun die abnormen Witterungsverhältnisse des Winters es wahrscheinlich machten, daß der Petersburger Hafen früher als gewöhnlich von Eis befreit werden würde und außerdem an der Rybinsker Bahn noch bedeutende Quantitäten Getreide aufgespeichert lagen, welche, wenn den Wünschen des Börsen-Comités deferirt würde, sehr gut über Reval würden verschifft werden können, so wandte sich das Börsen-Comité am 8. Februar 1885, Nr. 36 an die Verwaltung der Baltischen Bahn mit der Bitte, die Ermäßigung in diesem Jahre vom 1. April eintreten zu lassen und zwar in Anbetracht des gänzlich darniederliegenden Exports nicht in der Höhe von 2, sondern von 3 Kop. pr. Pud. Dieses Gesuch wurde nicht in seiner ganzen Ausdehnung genehmigt, indem nur die üblichen 2 Kop. Frachtermäßigung, statt wie sonst vom 1. Mai, diesmal bereits vom 20. April bis 31. August 1885 gewährt wurden. Weiter wandte sich das Börsen-Comité am 19. Juli Nr. 117 wieder an die Baltische Bahn mit dem Gesuch, die Frachtermäßigung von 2 Kop. vom 31. August auch weiter für die Wintermonate zu bewilligen, um dadurch auch für diese Zeit größere Quantitäten Getreide aus dem Rybinsker Rayon über Reval zu dirigiren. Da auf dieses Gesuch längere Zeit keine Rückantwort erschien, während die Frachtermäßigung bereits mit dem 31. August ihr Ende erreicht hatte und unterdessen Unterhandlungen über größere Getreideabschlüsse aus der Rybinsker Strecke angeknüpft worden waren, welche nur bei einer etwaigen abermaligen Tarifiermäßigung perfect werden konnten, ging das Börsen-Comité am 17. September mittelst Telegramm und Schreiben nochmals, und als auch dieses unbeantwortet blieb, am 18. November zum dritten Male die Baltische Bahn mit

seinem Anliegen an, worauf dann endlich mittelst Telegramms vom 20. November dem Börse-Comité die Mittheilung gemacht wurde, daß die erbetene Ermäßigung von 2 Kop. pro Pud für Getreidesendungen von Rybinsk vom 25. November 1885 mit einer Gültigkeitsdauer bis zum 1. November 1886 bewilligt worden sei.

Diese Nachricht wurde den hiesigen Exporteuren sofort per Circular bekannt gegeben.

5. Weitere Maßnahmen zur Hebung des Güterverkehrs auf der Bahn.

Auf Veranlassung mehrerer hiesigen Handlungshäuser wandte das Börse-Comité sich am 24. October 1885, Nr. 196 mit folgender Vorstellung an die Verwaltung der Baltischen Bahn:

- „1) Es möge den hiesigen Kaufleuten gestattet werden, ohne weitere specielle Genehmigung seitens der hiesigen Betriebsverwaltung und ohne Telegrammkosten nach Tosno, aus dem Innern des Reichs kommende volle Waggonladungen Getreide, Mais, Saat, Oelfrüchten zc. zc. auf irgend einer Station der Baltischen Bahn zwischen Tosno und Reval abhaken zu lassen, unter Zahlung der directen Fracht bis Reval. Die bisher geübte Praxis, daß man wegen eines jeden Waggons aus dem Innern, den man nach einer Station zwischen Tosno und Reval dirigiren wollte, die besondere Erlaubniß des Betriebschefs einholen und dann für jeden Waggon ein Telegramm nach Tosno und zurück — mit zusammen Rubel 2 — bezahlen mußte, ist durchaus ungenügend und den Interessen der Kaufmannschaft zuwiderlaufend. Auch die Eisenbahn selbst dürfte kein directes Interesse für Beibehaltung des jetzigen Modus haben, da es für sie doch jedenfalls vortheilhafter sein muß, bei Bezahlung der vollen Fracht bis Reval den Waggon nur bis zu einer Station vor Reval gehen zu lassen als wie bis nach Reval selbst und sie deshalb auf die Erhebung der Extra-Telegrammkosten wohl gut verzichten könnte. Die unter den jetzigen Verhältnissen durch die vorherige Einholung der Erlaubniß des Betriebsdirectors oft entstehende Verzögerung in der Zeit und die Extrakosten auf solche Waggons, welche unterwegs abgehakt werden sollen, machen manche Geschäfte ganz unmöglich.
- „2) Der Artikel Mais in vollen Waggonladungen möge im Localtarif der Baltischen Bahn wie Getreide zur 6. Classe gezählt werden und nicht wie bisher zur 5. Classe. Als triftiger Grund hierfür mag angeführt werden, daß Mais ebenso wie Roggen, Gerste, Weizen, Hafer zc. als Getreide in Körnern anzusehen ist und hier im Lande für Brennereizwecke eine wesentliche Bedeutung hat.
- „3) Die Bahnverwaltung wolle dahin Anordnung treffen, daß, wie solches auch in Libau geschieht, die nach den Kaufmannsspeichern abgemerkten vollen Waggons

von der Eisenbahn kostenfrei nach den entsprechenden Speichern gestellt werden, und zwar nicht nur Getreide, Saat, Deltschen, sondern überhaupt alle in vollen Wagonladungen und Plattformen ankommenden Waaren.

- „4) Es solle gestattet werden, daß hier angebrachtes Getreide, welches von der Bahn selbst aus den Waggons entläßt und in den Bahnspeichern gelagert wird, ebenso wie in Libau 48 Stunden nach Entloßung der Waggons miethfrei lagern darf und daß erst nach Ablauf dieser Frist der Eigenthümer der Waare die entsprechende Lagermiethe zu entrichten hat.
- „5) Die Bahnverwaltung wolle dahin Anordnung treffen, daß in den Packhäusern und auf den Plattformen der Bahn in Reval die bisherige Dielung aus Schotter und Pflastersteinen, die ihrem Zweck durchaus nicht entspricht, in Holzdielung umgeändert und dadurch möglichst einem Verlorengehen des ausgeschütteten Getreides vorgebeugt werde.

„Indem nun das Revaler Börse-Comité obige, gewiß berechnete Desideria der hiesigen Kaufmannschaft der geehrten Bahnverwaltung übermittelt, kann es nicht umhin, dieselben auch noch von sich möglichst zu unterstützen und eine Berücksichtigung derselben der Verwaltung auf's Dringendste an's Herz zu legen. Der systematische Rückgang des Revaler Handels seit den letzten Jahren ist leider zu einer traurigen Thatsache geworden, die sich durch nichts mehr wegleugnen läßt. Speciell in diesem Jahre macht sich das fast vollständige Darniederliegen jeglichen geschäftlichen Lebens in unserer Stadt in einer Weise fühlbar, die für die Baltische Bahn wohl ebenso unangenehm sein wird, wie sie für die hiesige Handelswelt gefahrdrohend werden muß, wenn die Verhältnisse sich nicht bald zum Besseren wenden. Das Börse-Comité weiß sehr wohl, daß es nicht immer, weder in der Macht der Baltischen Bahn noch des Börse-Comités selbst gelegen hat, alle diejenigen mißlichen Verhältnissen aus der Welt zu schaffen, welche das traurige Factum der jetzigen Geschäftsstockung bewirkt haben; aber es glaubt auch, daß es Aufgabe aller an dem Gedeihen unseres Handels direct interessirten Personen und Institutionen sein muß, die augenblickliche traurige Sachlage doch soviel es in ihren Kräften steht, so wenig wie möglich ungünstig zu gestalten und dadurch erträglicher zu machen. Das bezwecken denn auch vor allen Dingen die ebenangeführten Wünsche der hiesigen Kaufmannschaft. Beim Durchlesen derselben wird die Bahnverwaltung gewiß bemerkt haben, daß mehrmals auf die Verhältnisse in Libau hingewiesen ist und dieselben als Vorbild für die hiesigen hingestellt werden. Und in der That sind auch die dortigen Bahnverhältnisse im Vergleich zu den hiesigen derart günstige, daß es dem dortigen Kaufmann bedeutend leichter gemacht wird, erfolgreich zu arbeiten als dem hiesigen. Die Libauer Bahn ist bei allen ihren Maßnahmen zur Hebung des localen Verkehrs immer von dem sehr richtigen Gesichtspunkte ausgegangen, daß eine jede Erleichterung des Verkehrs naturgemäß auch eine Belebung desselben zur Folge hat, und die Thatsachen lehren, daß sie sich nicht darin getäuscht hat. Was sich dort bewährt hat, wird auch hier seine Wirkung gewiß nicht verfehlen. Je intimer die Beziehungen der Baltischen Bahn zur hiesigen Kaufmannschaft werden werden, je mehr erstere es sich angelegen lassen sein wird, den Bedürf-

nissen und gerechten Wünschen der letzteren nach- und auch entgegenzukommen, desto mehr wird solches eine belebende Wirkung auf unseren Handel ausüben; je weniger aber das der Fall sein wird, desto weniger wird unser Handel auch bei sonst vielleicht günstigen Verhältnissen zu blühen im Stande sein.

„Das Börsen-Comité hofft, die geehrte Verwaltung der Baltischen Bahn werde im Hinblick auf die augenblicklichen traurigen Handelsverhältnisse Revals obigen Wünschen der Kaufmannschaft volle Berücksichtigung angedeihen lassen und sich einer baldigen Rückäußerung in dieser Angelegenheit entgegen.“

Auf dieses Schreiben antwortete die Baltische Bahn am 18. November, Nr. 1929 dem Börsen-Comité Folgendes: 1) daß es von nun an gestattet werden werde, auch ohne Erhebung von Extra-Telegrammgebühren volle Waggonladungen Getreide, Saat, Delfuchen etc., welche nach Reval bestimmt sind, bei Bezahlung der vollen Fracht bis Reval, auf den Zwischenstationen zwischen Tosno und hier abhaken zu lassen, doch müsse in solchen Fällen zuerst immer der hiesige Betriebschef davon benachrichtigt werden; 2) daß Mais in vollen Waggonladungen vom 25. November c. an im Localverkehr der Baltischen Bahn statt wie bisher zur 5., zur 6. Classe gerechnet werden werde; 3) daß es der Bahn nicht möglich sei, die hier anlangenden vollen Waggonladungen kostenfrei zu den Kaufmannsspeichern zu stellen, da die dorthin führenden Bahngeleise „auf Grund contractmäßiger, von Regierungsorganen bestätigten Bestimmungen erbaut sind, welche unter den obwaltenden Umständen rückgängig zu machen nicht möglich sei, wenigstens nicht bis zu dem Ablauf des contractlich stipulirten Termins;“ 4) daß auch auf der Baltischen Bahn ebenso wie auf der Libau-Rommer Bahn eine 48stündige freie Lagerfrist für die ankommenden Waaren gewährt werde, und endlich 5) daß die Bahn für die Holzdielung der Plattformen und Bahnpeicher Sorge tragen werde.

Was nun speciell die hier im Pkt. 3 und 4 des Schreibens angeführten Bemerkungen der Baltischen Bahn anbelangt, so machte das Börsen-Comité am 25. November, Nr. 219 der Bahn dieserhalb eine nochmalige Vorstellung und bemerkte hiezu namentlich, daß, wenn die Bahn gesagt habe, die vollen Waggonladungen könnten deshalb nicht kostenfrei zu den resp. Kaufmannsspeichern gestellt werden, weil die zu denselben führenden Bahngeleise auf Grund fester contractmäßiger Bestimmungen erbaut seien, hier nur die an der sogen. „Speicherbahn“ liegenden Speicher gemeint sein könnten, während doch noch andere Speicher existirten, wo dieser von der Bahn geltend gemachte Einwand nicht zutrefte. Was nun weiter die 48stündige freie Lagerfrist anbelange, so existire hier nur eine solche nach Ankunft der resp. Waggons, in Libau werde dagegen eine solche nach Entlösung der Waggons gewährt und gerade um letztere Vergünstigung habe das Börsen-Comité nachgesucht. Das Börsen-Comité erlaube sich daher, diese beiden Punkte nochmals der Erwägung der Baltischen Bahn anheimzugeben.

Eine Antwort auf diese zweite Vorstellung ist dem Börsen-Comité nicht zugegangen.

6. Justirung der Brückenwaagen der Bahn.

Auf Grund verschiedentlich eingelaufener Klagen wegen unrichtigen Wägens auf den Brückenwaagen der hiesigen Bahnstation setzte sich das Börsen-Comité dieserhalb mit der Betriebsverwaltung der Baltischen Bahn in Relation und erhielt von dieser zur Antwort, daß die Brückenwaagen regelmäßig am 1. eines jeden Monats (oder falls der 1. auf einen Feiertag fallen sollte, am nächstfolgenden Werktag) um 12 Uhr genau justirt werden und daß früher, nach einer Vereinbarung zwischen der Betriebsverwaltung und der Kaufmannschaft, jeder Justirung ein Vertreter eines hiesigen Handelshauses beigewohnt habe. Durch diesen Modus wäre der Kaufmannschaft die Möglichkeit geboten gewesen, sich jedes Mal selbst von der Richtigkeit der Waagen zu überzeugen und wäre es daher wünschenswerth, wenn der alte Modus wieder eingeführt würde. Nachdem nun durch Circular vom 16. October 1884, Nr. 139 die Zustimmung der Expeditionsfirmen eingeholt war, wird nunmehr von Seiten des Börsen-Comités allmonatlich in alphabetischer Reihenfolge eine Firma aufgefordert, von sich aus einen Vertreter zur Justirung der Brückenwaagen zu entsenden und das Börsen-Comité darauf von dem Ergebniß der factisch stattgehabten Justirung in Kenntniß zu setzen. Seit Einhaltung dieses Modus sind dem Börsen-Comité weiter keine Klagen über unrichtiges Wägen auf den Brückenwaagen zu Ohren gekommen.

7. Die Hübbenet'sche Tarifeommission.

An den Sitzungen der am 3. Juni 1884 Allerhöchst beim Ministerium der Begecommunication unter dem Präsidium des Ministergehilfen Staatssecretärs Hübbenet eingesetzten Commission zur Revision des Tarifs der Nicolaibahn haben auch Vertreter des Nevaler Börsen-Comités wiederholt theilgenommen.

Durch Telegramme des Herrn Directors des Handelsdepartements, Geheimrath Jernakow, vom 21. Februar und mittelst Schreibens der Tarifeommission selbst vom 22. Februar Nr. 118 wurde das Börsen-Comité aufgefordert, zwei Vertreter zu den Commissionsitzungen zu entsenden. In dem Schreiben der Commission war außerdem gesagt, daß ferner auch noch Vertreter der Börsen-Comités von Petersburg, Moskau und Rybinsk zugegen sein würden. Seitens des hiesigen Börsen-Comités wurden die Herren E. Baron Girard de Soucanton und Jul. Nuttmann delegirt. Dieselben wohnten den Sitzungen der Commission am 1. und 5. März 1885 bei, doch wurden auf diesen beiden Sitzungen Fragen behandelt, welche die Interessen Nevals nicht direct tangiren, so namentlich die rechtliche Stellung der Großen Russischen Eisenbahngesellschaft der Regierung gegenüber in Bezug auf die Normirung der Tarife etc.

Als später das Börsen-Comité davon benachrichtigt wurde, daß die Frage über die directen Tarife Neval-Moskau am 19. April in der Hübbenet'schen Commission zur Berathung gelaufen solle, war Herr Jul. Nuttmann wiederum so freundlich, die Vertretung des Börsen-Comités auf der qu. Sitzung zu übernehmen. Auf derselben

wurde hauptsächlich darüber verhandelt, daß die Nikolaibahn gehalten sein solle, für die Zeit vom 1. Mai bis 15. October einen ermäßigten Tarif einzuführen, welcher es dem Hafen Petersburg möglich macht, mit Reval, Riga und Libau erfolgreich zu concurriren. Für die Interessen Revals im Verhältniß zu denen Petersburgs war in dieser Commission wenig zu thun, da die überwiegende Majorität überhaupt für Aufhebung der directen Tarife war, so daß schon damals das Schicksal derselben besiegelt zu sein schien.

8. Das neue russische Eisenbahnstatut.

a Auslieferung der Waaren beim Verlust des Frachtbrief-Duplicats.

Für den Betrieb der russischen Eisenbahnen ist seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahres das am 12. Juni 1885 Allerhöchst bestätigte neue russische Eisenbahnstatut obligatorisch geworden.

Bald nach Einführung dieses neuen Eisenbahnstatuts fing man seitens der hiesigen Betriebsverwaltung der Baltischen Bahn an, den Kaufleuten Schwierigkeiten bei Auslieferung der an sie adressirten Waaren zu machen, falls dieselben nicht im Stande waren, sofort bei Empfang der Waare auch das betreffende Duplicat des Frachtbriefes der Bahn einzuliefern. Während nämlich bis dazu den hiesigen Handlungshäusern die an sie per Bahn anlangenden Waaren gegen Ausstellung eines Reverses auch dann ausgeliefert wurden, wenn die Bahnquittung auch nicht sofort beim Empfang der Waare zur Stelle, oder überhaupt ganz verloren gegangen war, glaubte die Bahn hierzu nach den Bestimmungen des neuen Eisenbahnstatuts (§§ 62 und 86) nicht mehr berechtigt zu sein, und lieferte in solchen Fällen die Waare einfach garnicht aus. Die Eventualität eines Verlorengehens des Frachtbrief-Duplicats ist aber jedenfalls keine seltene und bleibt dem Empfänger der Waare dann gar keine Möglichkeit übrig, sich als solcher zu legitimiren, da nach den neuen Regeln von der Bahn nur dieses eine Document beim Empfang der Waare zum Transport ausgestellt wird, während früher außer der Bahnquittung auch noch immer der sogenannte «*пачетный листъ*» vorhanden war, welcher als Legitimation beim Empfang einer Waare von der Bahn dienen konnte. Der hierdurch geschaffene mißliche Zustand mußte für den Handelsstand von äußerst bedrückenden Folgen begleitet sein, und da außerdem auch noch mehrfach Klagen der Kaufleute hierüber beim Börsen-Comité einliefen, wandte letzteres sich am 20. September Nr. 144 mit einer Vorstellung an die Baltische Bahn und bat sie unter Schilderung des jetzigen unhaltbaren Zustandes um Schaffung eines geeigneten *modus vivendi*, der beide Theile zu befriedigen im Stande wäre.

Von Seiten der Baltischen Bahn wurde denn auch daraufhin den Wünschen des Börsen-Comités bereitwillig nachgekommen. Da aber in dem neuen Eisenbahnstatut die Möglichkeit eines Abhandenkommens des Frachtbrief-Duplicats überhaupt gar nicht vorgesehen war und diese offenbare Lücke in dem Statut nur

auf gesetzgeberischem Wege ausgefüllt werden konnte, so richtete das Börsen-Comité am 26. September Nr. 181 folgende Eingabe an Se. hohe Excellenz den Herrn Wegebauminister General-Adjutant Poffjet:

„Nach den Bestimmungen des neuen allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen, — dessen genaue Durchsicht in Anbetracht der großen Wichtigkeit desselben für unsere Handelsverhältnisse sich das Revaler Börsen-Comité sehr hat angelegen sein lassen. — werden bei Uebergabe einer Waare an die Bahn zur Beförderung nur zwei Documente ausgestellt: 1) der eigentliche Frachtbrief, welcher die Waare selbst bis zu ihrem Bestimmungsorte begleitet (§ 55 des Statuts) und 2) ein Duplicat dieses Frachtbriefes, welches dem Absender ausgeliefert wird, und welches später von der Person, an welche die Waare adressirt ist, als Beweis dafür, daß sie das Recht hat, über die Waare zu disponiren, beim Empfang vorgelegt werden muß (§§ 62 und 86). Derselbe § 86 bestimmt auch, daß die Bahn nur dann verpflichtet ist, die Waare dem Adressaten auszuliefern, wenn letzterer auch zu gleicher Zeit das Duplicat des Frachtbriefes der Bahn einzuliefern im Stande ist. Die Möglichkeit, daß ein solches Duplicat durch irgend einen unglücklichen Zufall oder sonstwie verloren gehen oder ganz vernichtet werden könnte, ist in dem Statut garnicht vorgesehen, und es ist kein Anhaltspunkt dafür angegeben, wie der Empfänger einer Waare, falls ihm das Duplicat abhanden oder er überhaupt nicht in den Besitz desselben gekommen ist, weiter sein Anrecht auf den Empfang der Waare geltend zu machen hat. Und doch sind Fälle, daß derartige Papiere verloren gehen, durchaus nicht selten, sondern kommen in der Praxis, namentlich bei einem lebhaften Geschäftsverkehr recht oft vor. Die Bahn liefert jetzt die Waare dem Adressaten nur bei gleichzeitiger Einlieferung des Duplicats aus, da sie sich eben ihren Rücken gegen alle Eventualitäten zu decken bestrebt ist. Es kann aber von der andern Seite gewiß nicht im Sinne des neu-erlassenen Statuts oder der Regierung liegen, den Kaufmann, falls das Duplicat des Frachtbriefes abhanden gekommen sein sollte, auch zu gleicher Zeit seine ihm rechtmäßig gehörende Waare verlieren zu lassen, was aber unter den augenblicklichen Verhältnissen der Fall sein würde. Eine derartige Interpretation des Gesetzes würde eine zu ungerechte sein und den Handel, namentlich auch unseren Getreide-Exporthandel in zu empfindlicher Weise schädigen. Man hat es hier offenbar nur mit einer Lücke in dem betreffenden Ustaw zu thun, welche durch eine nachträgliche ergänzende Bestimmung gewiß noch gut wird ausgefüllt werden können.

„Das Revaler Börsen-Comité erlaubt sich, die geneigte Aufmerksamkeit Ew. Hohen Excellenz auf diesen durch das neue Eisenbahnstatut geschaffenen mißlichen Zustand zu lenken und bittet Ew. Hohe Excellenz ganz ergebenst, Maßnahmen zur Abänderung desselben baldmöglichst treffen zu wollen, da die zu erwartenden schädlichen Folgen sich schon jetzt in unangenehmer Weise anfangen bemerkbar zu machen. Vor der Ausarbeitung specieller hierauf bezüglicher definitiver Regeln dürfte es sich vielleicht empfehlen, den Eisenbahnen zu gestatten, statt des einen Duplicats noch einen sogenannten «расчетный листъ», oder zwei Duplicate dem Absender der Waare auszustellen, da ein Verlorengehen zweier Documente wohl seltener vorkommen dürfte, als das Verlorengehen nur eines einzigen Documentes.“

Sowohl diese Eingabe als auch eine zweite, denselben Gegenstand behandelnde, an den Director des Handelsdepartements, Geheimrath Jermakow gerichtete, wurden von dem Herrn Präses des Comités, Baron Girard, persönlich in den resp. Ministerien eingereicht und erhielt derselbe von beiden Herren, nachdem dieselben sich eingehend von ihm über diese Frage hatten orientiren lassen, die liebenswürdige Zusicherung, ihre ungetheilte Aufmerksamkeit der Sache widmen zu wollen.

Als Antwort auf die dem Herrn Minister der Wegecommunication überreichte Eingabe wurde dem Börsen-Comité mittelft Rescripts des Eisenbahndepartements vom 8. November Nr. 9516 die Mittheilung gemacht, daß die Frage wegen Ausstellung zweier Duplicate der Frachtbriefe seitens der Eisenbahngesellschaften bei Annahme einer Waare zur Beförderung, statt des nach dem neuen Eisenbahnstatut nur auszustellenden einen Duplicats binnen Kurzem im Ministerium verhandelt und daß bei Aufstellung einer desbezüglichen, auf gesetzgeberischem Wege zu emendirenden Bestimmung das Gesuch des Börsen-Comités in Berücksichtigung gezogen werden solle.

Im weiteren Verfolg dieser Angelegenheit wurde dann dem Börsen-Comité mittelft Schreibens der unterdessen beim Wegebauministerium gebildeten Eisenbahn-Tarifcomission vom 11. December Nr. 10661 ein Project für dem allgemeinen russischen Eisenbahnstatut auf gesetzgeberischem Wege einzuverleibende Regeln für die Uebertragung des Frachtbrief-Duplicats an eine dritte Person und für die Auslieferung einer Waare im Falle des Abhandenkommens eines solchen Duplicats zur Begutachtung übersandt und das Comité ersucht, wenn möglich einen Vertreter zu der auf den 16. December anberaumten Sitzung der Commission, auf der diese Angelegenheit berathen werden sollte, zu entsenden. Die erwähnten Regeln lauteten folgendermaßen:

„1) Die Bahn hat das Recht, von dem Vorzeiger eines auf den Namen lautenden Duplicates die Legitimierung seiner Persönlichkeit zu verlangen. Wenn der Absender nach Empfang eines auf den Namen lautenden Duplicates, haben will, daß die Waare nicht derjenigen Person, auf deren Namen das Document ausgestellt war, sondern einer anderen ausgeliefert, oder aber der Empfänger haben will, daß die Waare nicht ihm, sondern einer dritten Person ausgeliefert werde, so haben sie hierüber eine entsprechende Aufschrift auf dem Duplicat zu machen. Diese Aufschrift muß, wenn die Bahn es verlangt, auf gesetzmäßigem Wege beglaubigt werden. Die Ausgabe einer Waare auf Grund eines auf den Namen lautenden Duplicats an eine andere Person kann von der Bahn auch dann bewerkstelligt werden, wenn hierfür dieser Person von dem eigentlichen Empfänger eine allgemeine Vollmacht ausgestellt worden ist; diese Vollmacht, oder eine beglaubigte Copie derselben muß sich bei den Acten der Bahnstation befinden, welche letztere bei einer jeden Ausgabe einer Waare auf den Frachtbriefen und Duplicaten eine Anmerkung zu machen verpflichtet ist, auf Grund welchen Documents die Auslieferung der Waare an die Person, welche nicht in dem Frachtbrief benannt ist, ausgeliefert wurde.

„2) Ueber das Abhandenkommen eines Duplicats muß entweder der Abgangs- oder Empfangsstation von derjenigen Person, welche das Document verloren hat,

eine schriftliche Anzeige eingereicht werden, in welcher möglichst genau der Inhalt des Duplicats und die den Empfang desselben begleitenden Umstände angegeben sein müssen, ebenso, wenn die Bahn es verlangt, eine Beglaubigung der Unterschrift des Anzeigers.

- „3) Ueber den Empfang einer solchen Anzeige müssen gegenseitig, sowohl die Absende- als auch die Empfangsstation benachrichtigt werden, welche dann von sich in Analogie des § 80 des Allgemeinen Eisenbahn-Statuts den Empfänger und Absender zu benachrichtigen haben. Wenn die Adresse des Empfängers nicht bekannt sein sollte, so wird über die erfolgte Anzeige eine Bekanntmachung auf der Empfangsstation ausgehängt.
- „4) Ueber den Verlust eines Duplicates muß von der Bahnverwaltung, welche die diesbezügliche Anzeige erhalten hat, eine dreimalige Publication im „Regierungs-Anzeiger“ und in der meistgelesenen Zeitung im Rayon der Absendungs- und Empfangsstation erlassen werden; die Insertionskosten müssen von derjenigen Person, welche die Anzeige macht, vorausbezahlt werden.
- „5) Der Empfang einer Anzeige über das Abhandenkommen eines Duplicats befreit die Eisenbahnen nicht von der Verpflichtung, bis zur Auslieferung der Waare, gemäß den bestehenden Regeln, die Anforderungen derjenigen Person zu erfüllen, welche nach § 78 des Allgem. Eisenb.-Statuts das Recht hat über die Waare zu verfügen.
- „6) Eine Waare, welche auf Grund eines als verlorengegangen angezeigten Duplicats der Auslieferung unterliegt, wird der Person, welche die Anzeige über das Abhandenkommen gemacht hat, oder einer anderen Person, welcher der betr. Anzeiger in gesetzmäßiger Weise das Recht zum Empfang der Waare übertragen hat, nach Ablauf von 30 Tagen nach der letzten Publication im „Reg.-Anz.“ ausgeliefert. Waaren dagegen, welche einem schnellen Verderb ausgesetzt sind, werden entweder nach Ablauf der für Aufbewahrung derselben festgesetzten Zeit (§ 84) öffentlich verkauft, oder können auch von der Bahn derjenigen Person, welche das Document verloren hat, nach Empfang einer unten im Punkt 8 näherbezeichneten Sicherheit ausgeliefert werden.
- „7) Bei der Auslieferung einer Waare, bei welcher das Duplicat des Frachtbriefes als verlorengegangen angezeigt ist, ist die Person, welche die Waare empfängt, verpflichtet, wenn die Bahn es verlangt, ihre Persönlichkeit zu legitimiren auf die im Punkt 1 angegebene Art und Weise.
- „8) Wenn die Person, welche das auf den Namen lautende Duplicat eines Frachtbriefes verloren hat, der Bahn unanfechtbare Beweise dafür beibringt, daß ihr namentlich das verlorengegangene Duplicat angehört hat, so kann die Bahn auch früher als nach Ablauf des oben im Punkt 6 angegebenen Termins die Waare ausliefern; eine derartige Auslieferung der Waare (früher als der Termin) ist der Bahn auch gestattet, wenn die Person, welche das Document verloren hat, der Bahn eine solche Sicherheit (Salog oder Revers) stellt, welche die Bahn als genügend anerkennt. Diese Sicherheit muß nach Ablauf der

30 Tage nach der letzten Publication im „Reg.-Anz.“ von der Bahn wieder zurückgestellt werden.

- „9) Im Falle des Verlorengehens des Duplicats eines Frachtbriefes für eine Waare, welche mit einem aufgegebenen Versicherungswertb befördert wird (§ 108 des Allg. Eisenb.-Stat.), ist die Bahn verpflichtet eine solche Waare demjenigen, der das Document verloren hat, nach Stellung eines Salogs in der vollen Höhe des versicherten Werthes auszuliefern.“

Nach eingehender Durchberathung dieser Regeln innerhalb des Börsen-Comités begab sich der Herr Präses des Comité, Baron Girard, zu der qu. Sitzung der Tarifcommission nach St. Petersburg, und vertrat auf derselben folgende vom Comité befürwortete Aenderungen an dem vorliegenden Project:

Vor allen Dingen müßte, nach Ansicht des Comité, es den Bahnen zur Pflicht gemacht werden, dem Absender einer Waare, auf dessen Verlangen, statt des bisherigen einen Frachtbriefduplicats, zwei derartige, gleichwerthige Documente auszustellen, etwa wie solches bei Connoissementen, Wechseln (Prima- und Secunda-wechsel) zc. gemacht wird. Der Modus, welcher nach der Vorlage einzuschlagen wäre, um beim Verlorengehen des Duplicats von der Bahn die Waare ausgeliefert zu erhalten, sei ein viel zu zeitraubender und kostspieliger und wenn schon für den privaten, so erst recht für den kaufmännischen Verkehr drückend. Daß aber bei der Ausstellung zweier Duplicate beide Papiere verloren gehen sollten, würde jedenfalls ein in der Praxis nur äußerst seltener Fall sein; nur dann, wenn in der That beide Duplicate verloren gegangen sein sollten, könnte nach dem Dafürhalten des Börsen-Comité der in der Vorlage proponirte Modus zur Anwendung gelangen, jedoch auch nur unter Veränderungen einiger besonders drückender Bestimmungen. So müßte z. B. die einzuhaltende 30tägige Frist nach Erlaß der letzten Publication (§ 7) auf 10 Tage reducirt werden. Ebenso sollte auch die Bahn nur berechtigt sein blos $\frac{1}{4}$ der ihr nach § 83 des Allgem. russ. Eisenbahnstatuts zukommenden Lagermiethe zu erheben, da dem Waareneigenthümer schon an und für sich durch den Verzug in dem Empfang der Waare ein empfindlicher Verlust erwächst, welcher nicht noch durch die hohe Lagermiethe vergrößert werden sollte.

Von dem Vertreter des St. Petersburger Börsen-Comité wurde auf der qu. Sitzung eine Denkschrift überreicht, welche im Wesentlichen auch den hier vom Aevaler Börsen-Comité skizzirten Standpunkt vertrat. Die Vertreter der Regierungsinstitutionen in der Commission hatten Anfangs diesen Propositionen einen lebhaften Widerstand entgegengesetzt, doch war es den Vertretern der kaufmännischen Interessen schließlich gelungen, sie günstiger für ihre Ansichten zu stimmen. Man beschloß, da die Commission selbst nur einen vorberathenden Character hatte, die von den beiden Börsen-Comité gemachten Vorschläge in Bezug auf das Ausstellen der Duplicate dem Eisenbahn-conseil zur Festätigung vorzustellen und ebenso die im § 7 des vorliegenden Projects festgesetzte Frist von 30 Tagen auf 15 Tage zu reduciren. Nur mit dem Vorschlage, daß die Eisenbahnen nur $\frac{1}{4}$ des ihnen nach § 83 des Eisenbahnstatuts zustehenden Lagergeldes zu erheben berechtigt sein sollen, erklärte man sich nicht einverstanden.

Das Project ist unterdessen in der That, wie solches dem Börsen-Comité vom Handelsdepartement unter dem 17. März 1886, Nr. 2597 mitgetheilt worden ist, dem Eisenbahnrath zur Bestätigung auf gesetzgeberischem Wege vorgestellt worden.

b. Verfahren seitens der Eisenbahnen bei Nachnahmezahlungen.

Zugleich mit dem im vorigen Abschnitt behandelten Project der Regeln für die Auslieferung einer Waare beim Verlust des Frachtbrief-Duplicats wurde dem Börsen-Comité auch noch das Project zu einem Reglement für die Nachnahmezahlungen in Anlehnung an den § 75 des Allgem. russischen Eisenbahn-Statuts zur Begutachtung übersandt. Dieses Reglement hat folgenden Wortlaut:

- „1) Nach Ausfüllung der betreffenden Rubrik für die Nachnahmezahlungen in dem Frachtbrief und Duplicat (§ 57, Punkt 11) benachrichtigt: 1) die Bahn hiervon die Empfangsstation und 2) stellt sie einen Schein über die Nachnahmezahlung nach einer vom Minister der Begecommunication bestätigten Form aus, in welchem Vor-, Vaters- und Familienname des Absenders enthalten sein müssen. Die Benachrichtigung wird der Empfangsstation zugeschickt, der Nachnahmeschein aber wird dem Absender übergeben, welcher die Zahlung auferlegt hat. Bei Aushändigung der Nachnahmezahlung wird, wie gehörig, von der Absendungsstation von dem Absender der Waare eine besondere Quittung hierüber nach einer vom Minister bestätigten Form abverlangt.
- „2) Der Absender hat das Recht, durch eine Aufschrift auf dem Nachnahmeschein die Uebertragung an eine bestimmte Person oder au porteur zu verfügen. Diese Aufschrift muß, wenn die Bahn es verlangt, gesetzmäßig beglaubigt werden.
- „3) Bei Aushändigung der Nachnahmezahlung auf Grund eines Nachnahmescheines der nicht au porteur lautet, kann die Bahn, welche die Nachnahme auszahlt, eine Legitimierung der Persönlichkeit des Vorzeigers des Nachnahmescheines verlangen.
- „4) Dem Absender, welcher die Nachnahmezahlung auferlegt hat, steht das Recht zu die Eincassirung der Nachnahme wieder aufzuheben, wobei er verpflichtet ist, der Absendungsstation den Nachnahmeschein mit der Aufschrift über Annullirung der Nachnahmezahlung vorzubringen. Die Absendungsstation übersendet nun, nachdem sie sich von der Richtigkeit der Unterschrift des Absenders überzeugt hat, bei Aufdrückung des Stationsstempels und mit der Unterschrift des Stationschefs, diesen Nachnahmeschein der Empfangsstation, welche dann nach Empfang desselben, wenn unterdessen noch nicht die Nachnahmezahlung erhoben sein sollte, dem Empfänger die Waare ohne Nachnahme ausliefert.
- „5) Ueber das Verlorengehen eines Nachnahmescheins muß der Absender oder diejenige Person, welcher er das Recht zum Empfang der Nachnahmezahlung

übertragen hat, der Absendungsstation eine schriftliche Anzeige darüber einreichen, mit möglichst genauer Angabe des Inhalts des Scheines und — wenn die Bahn es verlangt, unter Beglaubigung der Unterschrift des Anzeigers auf gesetzmäßigem Wege.

- „6) Ueber das Abhandenkommen eines Nachnahmescheines wird von der Bahnverwaltung eine dreimalige Publication im „Reg.-Anz.“ und einer der verbreiteteren Zeitungen im Rayon der Absendungsstation erlassen. Die Insertionskosten hat der betreffende Anzeigende im Voraus zu erlegen.
- „7) Die Anzeige über das Abhandenkommen eines Nachnahmescheines befreit die Bahn nicht von der Verpflichtung, die Nachnahmezahlung dem Absender oder der Person, welcher der Absender das Recht zum Empfang übertragen hat, auf Grund des Original-Nachnahmescheines auszuhändigen, wenn dieser von ihm vorgewiesen werden sollte.
- „8) Die Nachnahmezahlung wird der Person, welche über das Abhandenkommen des Nachnahmescheines die Anzeige gemacht hat, nach Ablauf von 3 Monaten, gerechnet vom Tage der letzten Publication im „Reg.-Anz.“ an, ausgezahlt.
- „9) Ueber eine Nachnahmezahlung, welche im Laufe von 30 Tagen, gerechnet vom Tage des Empfanges der Zahlung seitens der Absendungsstation, nicht eingehoben wird, wird von der Bahnverwaltung eine dreimalige Publication im „Reg.-Anz.“ und in einer der geleseeneren Zeitungen im Rayon der Absendungsstation erlassen und wenn darauf die Nachnahmezahlung im Laufe eines Monats, gerechnet vom Tage der letzten Publication im „Reg.-Anz.“ an, nicht verlangt wird, so legt die Verwaltung oder Betriebsverwaltung nach Abzug der Insertionskosten die Nachnahmegelder zur Verzinsung in einer staatlichen Creditanstalt nieder (Reichsbank, deren Comptoirs und Abtheilungen). Wenn hierauf im Laufe eines Jahres, gerechnet vom Tage der letzten Publication, Niemand sein Recht auf die betreffende Summe geltend machen sollte, so soll mit derselben gemäß § 40 des Allg. Eisenb.-Statuts verfahren werden.“

Das Börsen-Comité fand an diesem Reglement nichts Wesentliches auszusagen, und so sind auch die kleinen Aenderungen, welche in der mehrfach erwähnten Sitzung der Tarifeommission an der Vorlage gemacht wurden, mehr nur redactioneller Art. Nur der § 4 wurde dahin abgeändert, daß dem Absender, welcher die Nachnahmezahlung auferlegt hat, nicht nur das Recht zugestanden wurde, dieselbe wieder ganz aufzuheben, sondern ebenso auch dieselbe zu verringern oder zu vergrößern. Auch dieses Project ist dem Eisenbahnconseil zur weiteren Bestätigung unterbreitet worden.

F. Zollwesen und Import.

1. Zolltarifänderungen.

Mit Anfang des Jahres 1885 wurden nachstehende Zollerhöhungen Allerhöchst anbefohlen: § 66 des Tarifs. Seringe, gesalzene und geräucherte, Stockfisch und alle anderen geräucherten oder gedörrten Fische 22 Kop. vom Pud. § 75. Thee jeder Art über die europäische Grenze eingeführt, 21 Rbl. pro Pud, über die asiatische Grenze: a. schwarzer, gelber und Blumenthee, 11 Rbl. pro Pud, und b. Ziegelthee 2 Rbl. pro Pud. § 78. Weine (Traubenweine) jeder Art in Fässern und Fäßchen 3 Rbl. 50 Kop. vom Pud Brutto, moussirende Weine jeder Art in Flaschen 1 Rbl. 25 Kop. pro Flasche. § 29, Pft. 2. Seide, gedrehte und gewundene, gehaspelte Seide, ebenso auch Nähseide, Flockseide und bourre de soie *cc.*, ungefärbte 16 Rbl. vom Pud, gefärbte und bedruckte 32 Rbl. pro Pud. § 144, Pft. 1. Oele, Oliven- oder Baumöl und alle Pflanzenöle, außer den besonders genannten, Knochenöl, Delfirniß und Baumöl mit Terpentin 2 Rbl. 20 Kop. vom Pud.

Mittelfst Allerhöchst am 19. März 1885 bestätigten Reichsrathsgutachtens wurden die bisher zollfreien landwirthschaftlichen Maschinen mit einem Zoll von 50 Kop. Gold pro Pud belegt.

Die Zölle für Metalle und Metallfabrikate, sowie für Maschinen (mit Ausnahme der landwirthschaftlichen) wurden durch das Allerhöchst bestätigte Reichsrathsgutachten vom 20. Mai erhöht.

Endlich wurde am 3. Juni Allerhöchst für eine große Anzahl von Importartikeln ein Zuschlagszoll von 20 Kop. Gold für jeden laut Tarif zu berechnenden Rubel angeordnet.

2. Der Weinzoll.

Laut Anmerkung zu den §§ 78 und 79 des Zolltarifs werden bei dem Import von Wein und Bier in Fässern über die westliche Landgrenze 8% von jedem zu zahlenden Rubel an Zollgebühr vergütet, während solches bei dem Import zur See nicht stattfindet. Diese 8procentige Vergütung machte bei dem bisherigen Zoll auf Wein von 2 Rbl. 55 Kop. pr. Pud in Gold, 20 Kop. pr. Pud aus und fiel für den Aevaler Handel nicht so sehr ins Gewicht. Anders gestalteten sich jedoch die Verhältnisse, als mit Anfang des Jahres 1885 der Weinzoll von 2 Rbl. 55 Kop. auf 3 Rbl. 50 Kop. in Gold pr. Pud erhöht wurde und dadurch auch die 8procentige Vergütung von 20 auf 28 Kop. Gold oder etwa 45 Kop. Credit pr. Pud wuchs. Dieser Unterschied im Zoll zu Gunsten des Imports über die Landgrenze war jetzt so groß, daß die Moskauer Importeure einen erheb-

lichen Vortheil darin fanden, ihre Bezüge an Wein, nicht mehr wie bisher über Reval resp. die anderen russischen Ostseehäfen, sondern über Königsberg und die Landgrenze Grajewo resp. Wirballen zu dirigiren. Die größere Eisenbahnfracht, welche sie freilich auf dieser Route zu zahlen hatten, erreichte nämlich noch bei Weitem nicht die Zolldifferenz von etwa 45 Kop. pr. Pud, welche ihnen hier zu Gute kam. Es war ersichtlich, daß Reval unter solchen Verhältnissen seinen ganzen Weinimport allmählig an Königsberg verlieren mußte.

Wein in Fässern und eben so auch Bier bilden aber gerade einen sehr bedeutenden Importartikel für Reval (Wein in Fässern wurde importirt 1880: 170,816 Pud, 1881: 131,057 Pud, 1882: 147,295 Pud, 1883: 161,588 Pud, 1884: 128,607 Pud, also durchschnittlich im Jahre 147,872 Pud). Durch die Vergütung von 8% beim Import über die Landgrenze verloren nun nicht nur Reval und die anderen Ostseehäfen, sondern auch ebenso der Staat selbst, indem eben dadurch, daß der Weinimport seinen Weg nunmehr über Königsberg und die Landgrenze nahm, der Fiskus einen gewissen Procentsatz seiner Zolleinnahmen einbüßte, welcher ihm bei dem Import zur See zu Gute gekommen wäre. Alle die Vortheile, welche die Kaufmannschaften der russischen Ostseehäfen Reval, Riga, Liban und selbst auch Petersburgs aus dem Expeditionshandel mit Wein zogen, wurden nunmehr freiwillig Königsberg in die Hände gespielt.

Unter solchen Umständen glaubte das Revaler Börsen-Comité wohl auf eine Berücksichtigung seines Gesuchs rechnen zu können, welches es am 15. März 1885 Nr. 58 an den Herrn Director des Zolldepartements richtete und in welchem es unter genauer Auseinandersetzung aller hierfür sprechenden Gründe darum bat, daß entweder die Vergütung von 8% bei dem Import von Wein in Fässern über die westliche Landgrenze auch auf den Import zur See ausgedehnt, oder aber ganz abgeschafft werde. Auf dieses Gesuch ist seitens des Herrn Departements-Directors keine Rückäußerung erfolgt.

Die Voraussetzung, daß Reval seinen Weinimport fast ganz an Königsberg verlieren würde, hatte sich aber unterdessen im Laufe des Jahres 1885 nur zu sehr bewahrheitet und das Börsen-Comité sah sich daher veranlaßt in dieser Angelegenheit noch ein zweites Gesuch und zwar diesmal direct an den Herrn Finanzminister am 16. December Nr. 133 abzufertigen. Man war diesmal bereits im Stande, ziffermäßig zu beweisen, wie ungünstig sich die Verhältnisse für Reval gestaltet hatten, und führte an, daß während der Weinimport über Reval von 128,607 Pud im Jahre 1884 auf 20,467 Pud 1885 gesunken war, über Königsberg allein im directen Verkehr nach Moskau 1885 bereits expedirt wurden 82,539 Pud, ein Quantum, das bis jetzt noch in keinem früheren Jahre dafelbst erreicht worden war. Auch dieses zweite Gesuch des Börsen-Comités ist nicht beantwortet worden und leider besteht auch noch heute die Anmerkung zu den §§ 78 und 79 des russischen Zolltarifs zum Nachtheil sämmtlicher russischen Ostseehäfen und nur zum Vortheil Königsbergs in Kraft.

3. Der Marmorzoll.

Die hiesige Firma Georg Malmros wandte sich am 28. März 1885 mit folgendem Gesuch an das Börsen-Comité:

„Wie Ihnen bekannt sein wird, habe ich die Ausbeutung des im Gute Wassalem gelegenen Marmorbruchs erworben. Bis jetzt war das Geschäft leider kein lohnendes und ich bin genöthigt gewesen, den Betrieb sehr einzuschränken. Bei den jetzigen schlechten Zeiten wird sehr wenig gebaut und namentlich äußerst wenig Luxusgebäude; so billig mein Marmor auch ist, so ist er doch immer theurer als Flies oder Ziegel. Dazu kommt nun noch, daß Marmor sich verhältnißmäßig sehr billig vom Auslande herlegen läßt, namentlich carrarischer Marmor, der nur eine kurze Strecke vom Bruch bis zum Verschiffungsplatze zurückzulegen hat. Bruchlohn und Fuhrlohn sind aber in Italien viel billiger als hier, wobei die Schiffsfrachten überaus niedrig sind.

„Wenn mein Marmorbruch in vollem Betriebe ist, so gewährt er einer großen Anzahl von Arbeitern, Fuhrleuten und der Eisenbahn Beschäftigung, und da jetzt alle anderen nationalen Erwerbszweige durch Zölle geschützt werden, so halte ich es für billig, daß mein Marmor darin nicht zurückgesetzt werde, denn rohe Blöcke bezahlen nur 3 Kop. pr. Bud Zoll und genießen wenn auch unverdienter Weise, so doch thatsächlich vielfach als fremdes Product einen Vorzug.

„Marmorne Stufen und Postamente in rohem Zustande und ungeschliffen bezahlen laut § 153, Pkt. 2 des Zolltarifs 24 Kop. pr. Bud Zoll. Ich würde Ihnen sehr verbunden sein, wenn Sie dahin wirken wollten, daß ganz unbearbeiteter Marmor den gleichen Zoll zu tragen hätte, um mit dem Auslande concurriren und der Provinz einen werthvollen Erwerbszweig erhalten und denselben ausdehnen zu können.“

Mittelsst Schreibens vom 5. April vervollständigte die genannte Firma ihr Gesuch noch dahin, daß sie darum bat, der betreffende Zoll solle auf „unverarbeitete Steine“ überhaupt, ausgedehnt werden.

Das Börsen-Comité glaubte dieses Gesuch nicht befürworten zu können und motivirte solches durch sein Schreiben an die Firma G. Malmros vom 9. April, Nr. 75 folgendermaßen:

„In Ihrem geehrten Schreiben vom 28. März a. e. (1885) ersuchen Sie das Nevaler Börsen-Comité darum, sich dafür verwenden zu wollen, daß ganz unbearbeiteter aus dem Auslande importirter Marmor in Blöcken, welcher gegenwärtig einen Zoll von 3 Kop. pro Bud zu zahlen hat, den gleichen Zoll wie marmorne Stufen und Postamente in rohem, ungeschliffenem Zustande, d. h. 20 Kop. pro Bud erhalten solle. Sie motiviren Ihr Anliegen dem Börsen-Comité gegenüber dadurch, daß der von Ihnen aus den Marmorbrüchen des ehistländischen Gutes Wassalem gewonnene Marmor bei dem gegenwärtigen Zollsätze nicht im Stande sei mit dem ausländischen, namentlich dem carrarischen Marmor erfolgreich zu concurriren, was bei einer Erhöhung des jetzigen Zollsatzes wohl der Fall sein könnte. Ferner thun Sie des Umstandes Erwähnung, daß der von Ihnen ausgebeutete Marmorbruch bei vollem Betriebe einer großen Anzahl von Arbeitern, Fuhrleuten und der Eisenbahn Beschäftigung geben und dadurch auch die Industrie der Provinz gehoben werden würde.

„Wie sehr sich nun auch das Nevaler Börsen-Comité dessen bewußt ist, daß es als eine seiner Hauptaufgaben auch immer die energische Vertretung und Förderung der Interessen unseres gesammten Handels und der Industrie von Stadt und Provinz zu betrachten hat, so glaubt es doch in diesem Falle nicht auf eine Befürwortung resp. Vertretung der von Ihnen angeregten Angelegenheit höheren Orts eingehen zu können. Die Gründe, welche das Börsen-Comité zu einer Ablehnung Ihrer Bitte veranlassen, lassen sich in Folgendem zusammenfassen.

„Der von Ihnen in den Marmorbrüchen des Gutes Bassalein ausgebeutete Marmor dürfte doch, so vorzüglich er auch sonst in gewisser Beziehung sein mag, nach Ansicht des Börsen-Comités nicht allein den Ansprüchen genügen, welche man an guten italienischen, namentlich carrarischen Marmor wohl zu stellen berechtigt ist, und dürfte daher auch nicht für alle diejenigen, namentlich Luxus-Bedürfnisse zu verwenden sein, für welche der carrarische Marmor sehr wohl verwandt wird. Den ausländischen Marmor durch die von Ihnen gewünschte unverhältnismäßige Erhöhung des Zolls von 3 auf 20 Kop. pro Pud noch theurer stellen, als er schon augenblicklich ist, hieße ihn für viele Bedürfnisse, für welche er allein speciell verwandt zu werden pflegt, ganz unerschwinglich machen und dadurch die Consumenten schädigen. Ein Schutz Zoll, wie der von Ihnen angeblich zur Hebung eines einheimischen Industriezweiges angestrebt, ist doch, eine so verlockende Aussicht er auch für den ersten Augenblick zu bieten scheint, immer mit der größten Reserve aufzunehmen und die Folgen desselben nach allen Richtungen hin gehörig zu erwägen. Daß durch die von Ihnen proponirte Erhöhung des Zolls auf unbearbeiteten ausländischen Marmor die Nachfrage nach einheimischem Marmor erheblich steigen wird, ist klar vorauszusehen; ebenso sicher dürfte aber auch anzunehmen sein, daß, da die Nachfrage wahrscheinlich dann viel größer sein wird als das Angebot, auch die Preise für den inländischen Marmor erheblich in die Höhe gehen würden. Das Publicum hätte also dann sowohl für den ausländischen Marmor, als auch für den inländischen einen viel höheren Preis als früher zu zahlen, während doch die Qualität der Waare nicht eine dem entsprechend bessere geworden ist. Das Börsen-Comité ist der Ansicht, daß bei einer eventuellen Erhöhung des Zolls die jetzt in Rußland bestehenden Marmorbrüche lange nicht im Stande sein werden, den immerhin recht erheblichen Bedarf an dieser Waare zu decken, und es ist außerdem zu bedenken, daß der von Ihnen betriebene Industriezweig nicht ein derartiger ist, welcher sich je nach Belieben und Bedürfnis ausdehnen läßt, sondern daß derselbe durchaus von der natürlichen Bodenbeschaffenheit des Landes abhängig ist, welche letztere wiederum bekanntlich in Rußland nur eine sehr unerhebliche Marmorausbeutung zuläßt. Das scheinen dem Börsen-Comité alles sehr wesentliche Gründe zu sein, welche es für eine Ablehnung Ihres resp. Gesuchs bestimmen müssen.

„Aber außer den ebenangeführten Gründen kommt hier auch ein anderer Gesichtspunkt in Betracht, den das Börsen-Comité nicht unerörtert lassen möchte. Es dürfte wohl nicht der richtige Weg sein, daß gerade das Börsen-Comité sich in diesem Falle um eine Verwirklichung der von Ihnen angestrebten Idee höheren Orts verwendet, und müßte das wohl immer Sache der eigenen privaten Initiative bleiben. Ihnen selbst, als eigentlichem Vertreter des in Rede kommenden Industriezweiges, steht es

wohl am ehesten zu, den Gedanken einer Zollerhöhung auf Marmor beim Zolldepartement resp. beim Finanzministerium anzuregen und dürfte ein solcher Schritt auch mehr Aussicht auf Berücksichtigung haben, als wenn er vom Börsen-Comité ausginge. Das Börsen-Comité kann unmöglich eine Sache höheren Orts vertreten oder sogar anregen, bei welcher die Vortheile, welche einzelne Producenten von ihr zu erwarten haben, nicht im Einklang zu stehen scheinen mit den Nachtheilen, welche augenscheinlich für den Consum im Allgemeinen dadurch entstehen würden. Schutzzölle, wie der von Thuen proponirte, sind bisher auch fast nie auf Anregung irgend eines Börsen-Comités erlassen worden, sondern verdanken ihre Entstehung fast immer der privaten Initiative einzelner Industrieller. So war es z. B. bei dem Zoll auf Zutesäcke, so bei dem Kohlenzoll 2c.

„Nach Kenntnißnahme all' des Obigen werden Sie es, geehrter Herr, begreiflich finden, daß das Börsen-Comité aus denselben Gründen leider auch nicht auf eine Befürwortung der in Ihrem zweiten Schreiben vom 5. d. Mts. angeregten Erweiterung der Zollerhöhung auf „unverarbeitete Steine“ überhaupt eingehen kann.“

4. Verhinderung des Schmuggels auf Cabotageschiffen.

Das Departement des Handels und der Manufacturen wandte sich am 24. Januar Nr. 899 mit folgendem Schreiben an das Börsen-Comité:

„Durch die im Jahr 1865 erlassenen und noch gegenwärtig zu Kraft bestehenden Regeln für die Beförderung von Waaren von einem Hafen zum anderen ist die Ordnung bezüglich der Beaufsichtigung der Ausladung von Waaren, die zur See in Cabotagefahrzeugen transportirt werden, an Küstenorten, die unsere auswärtige Grenze bilden und welche daher von den Zollinstitutionen und der Grenzwaache bewacht werden, festgesetzt. Allein zu gleicher Zeit sind durch die erwähnten Regeln nicht besondere Maßnahmen statuirt, um der Möglichkeit der Einschmuggelung von Contrebande durch die Cabotagefahrzeuge, die vom Meere in die inneren Gewässer einlaufen, um an solchen Orten entladen zu werden, wo weder Zollinstitutionen, noch die Grenzwaache existiren, vorzubeugen. Indessen laufen die Cabotagefahrzeuge nicht selten in die Flußmündungen ein und sodann, stromaufwärts gehend, bleiben sie behufs Löschung der Waaren außerhalb des Rayons der zollamtlichen Aufsicht stehen.

„Die jedesmalige Revision der zu transportirenden Waaren an der nach dem Reiseziele des Fahrzeugs hin belegenen Grenzscheide des unter Aufsicht des Zollamts oder der Grenzwaache stehenden Rayons, die nur bei Entladung des Fahrzeugs möglich ist, wäre ohne Zweifel für die Cabotageschiffahrt äußerst lästig und mit bedeutenden Kosten verbunden; daher erscheint es nicht möglich, die Ausführung solcher Revision zu verlangen. Bei den gegenwärtigen Bedingungen sind aber die Interessen der Krone ganz und garnicht gegen die Möglichkeit der heimlichen Einfuhr von Waaren aus dem Auslande auf dem ange deuteten Wege geschützt.

„In solcher Veranlassung und um die Einschmuggelung von Contrebande durch Cabotagefahrzeuge, bei möglichst geringer Belästigung der Schifffahrt, zu verhindern, ist im Departement der Zollgefälle die Frage wegen Einführung einer obligatorischen Plombirung oder Versiegelung durch die Beamten der Zollämter oder der Grenzwa- che, der Laderäume auf Cabotagefahrzeugen, die mit Waaren beladen sind, welche landein- wärts nach solchen Orten destinirt sind, wo weder Zollinstitutionen noch die Grenz- wache existiren, angeregt worden, wobei das Departement der Zollgefälle die Absicht hat, in Ergänzung des Reglements für die Beförderung von Waaren in Cabotage- fahrzeugen folgende Regeln zu erlassen:

„1) In allen Seeplätzen, wo Zollinstitutionen existiren, sind diese letzteren, wo aber solche nicht bestehen, — die Grenzwa- che verpflichtet, bei Abfertigung von Cabo- tagefahrzeugen, die mit Waaren oder anderen Gegenständen beladen sind, deren Lösung in den inneren Gewässern außerhalb der Grenze des unter Aufsicht des Zollamts oder der Grenzwa- che stehenden Rayons stattfinden soll, unverzüglich die Laderäume zu ver- siegeln oder mit Plomben zu versehen, auch wenn sich in denselben andere Waaren befinden, die nach am Meere belegenen und im § 19 des Cabotagereglements ange- gebenen Zwischenstationen bestimmt sind.

„2) Ueber die Zahl und Stelle der angelegten Plomben oder Siegel muß, mit Namensunterschrift, ein Vermerk in dem dem Schiffer laut § 8 des Cabotagereglements auszureichenden Billet gemacht werden.

„3) Wenn ein Theil der Ladung aus den mit Plomben versehenen oder ver- siegelten Laderäumen unterwegs an einem der Küstenorte ausgeladen werden soll, so haben die an diesen Orten postirten Beamten des Zollamts oder der Grenzwa- che, nachdem sie von dem Laderaum die Sicherheitszeichen abgelöst und sich zuvor von deren Unversehrtheit überzeugt haben, an Stelle derselben ihre eigenen Plomben oder Siegel nach Beendigung der Ausladung anzulegen und darüber in dem Billet des Schiffers einen Vermerk zu machen.

„4) Beim Einlaufen eines Cabotagefahrzeugs in die inneren Gewässer hat die nach dem Reiseziele des Schiffes hin belegene letzte Zollinstitution, wo aber eine solche nicht besteht, die Grenzwa- che, nachdem sie sich davon überzeugt hat, daß die bei den Laderäumen beigedrückten und in dem Abfertigungsbillete angegebenen Plomben und Siegel unverletzt sind, diese abzunehmen, ohne das Fahrzeug einer genauen zollamtlichen Besichtigung zu unterziehen, und über die Entfernung der erwähnten Zeichen in dem Abfertigungsbillete, — welches bei dieser Gelegenheit dem Schiffer abzunehmen und an diejenige Zollinstitution zu übersenden ist, die dasselbe bei der Abfertigung des Fahrzeugs mit Ladung ausgereicht hat, — einen Vermerk zu machen.

„5) Falls eine Beschädigung der die Laderäume sicherstellenden Siegel oder Plomben constatirt, oder irgendwie ein Zweifel hinsichtlich der Möglichkeit des Um- tausches derselben gehegt wird, so wird das Fahrzeug zeitweilig angehalten, behufs genauer Besichtigung aller in diesen Laderäumen befindlichen Waaren-Collis, wobei die mit der Besichtigung der Waaren verbundenen Kosten, welche durch die Ausladung der Waaren verursacht werden, dem Schiffer zur Last fallen.

„6) Wenn mit Rücksicht auf den Ort, wo das Fahrzeug auf seiner Reisevoute angelangt ist, die Ausführung der im § 5 angegebenen Proceedur der Grenzwache obliegt, diese aber im Hinblick auf die ihr zur Verfügung stehenden localen Hilfsmittel auf Schwierigkeiten stößt, eine genaue Besichtigung des Fahrzeugs zu bewerkstelligen, so muß dasselbe an die nächste Zollinstitution abgefertigt werden, wo die Besichtigung sodann unverzüglich zu vollziehen ist.

„7) Sowohl über die Bedrückung der Plomben und Siegel bei den Laderäumen, wie auch über die Ablösung derselben von den letzteren müssen auch Vermerke in dem von dem Zollamte ausgefertigten Pässe gemacht werden, auf welchem auch Aufschriften über Ankunft und Abgang des Fahrzeugs gemäß § 16 des Cabotagereglements zu machen sind.

„8) Die projectirten Regeln beziehen sich nicht auf Passagierdampfer.

„In Erwägung dessen, daß die projectirten Bestimmungen nur nach sorgfältiger Prüfung der Bedingungen unserer Küstenschiffahrt eine richtige Beurtheilung finden können und daß im vorliegenden Falle von wesentlicher Bedeutung die Frage ist, inwiefern die Anwendung der projectirten Regeln, ohne der Schiffahrt Unbequemlichkeiten zu bereiten, möglich ist, beehrt sich das Departement des Handels und der Manufacturen das Revaler Börsen-Comité ergebend zu ersuchen, in dieser Angelegenheit baldmöglichst sich gutachtlich äußern zu wollen.“

Das hierauf vom Börsen-Comité am 19. Februar, Nr. 43 abgegebene Gutachten lautete folgendermaßen:

„Das Wesentliche dieser neuen Bestimmungen soll hauptsächlich darin bestehen, daß den mit Waaren beladenen Cabotagefahrzeugen durch Anlegen von Plomben und Versiegeln des Schiffsraumes vor ihrer Abfahrt die Möglichkeit genommen werde, weder auf der Fahrt noch auch nach Ankunft an ihrem endlichen Bestimmungsorte ohne Gegenwart der Zollbeamten, resp. der Beamten der Grenzwache, Waaren zu entlösen, oder auch solche neu zu laden. Daß derartige Einschränkungen wohl nie dazu beitragen werden, den Handel und die Schiffahrt besonders zu beleben, wird zugegeben werden müssen, das Börsen-Comité ist aber der Ansicht, daß die hier in Rede stehenden Regeln unsere noch in den ersten Anfängen befindliche Cabotageschiffahrt von vornherein lahm zu legen und ihre weitere Entwicklung unmöglich zu machen geeignet erscheinen.

„Das Zolldepartement geht bei Aufstellung der neuen Regeln jedenfalls von der Prämisse aus, daß mit den Cabotagefahrzeugen ein ziemlich lebhafter Schmuggel betrieben wird und daß demselben durch diese Bestimmungen eben gesteuert werden soll. Zugegeben auch, daß solches der Fall sein kann, so glaubt das Börsen-Comité doch mit ziemlicher Sicherheit behaupten zu dürfen, daß hier der der Krone gesicherte, verhältnißmäßig doch nur geringe Nutzen jedenfalls in keinem Verhältniß stehen würde zu den großen Nachtheilen, welche damit für die ganze Cabotageschiffahrt verbunden sein würden. In Folge der im Verhältniß zur gewaltigen Ausdehnung des Reiches nur äußerst geringen Küstenentwicklung Rußlands hat sich auch die Cabotageschiffahrt hier lange nicht in dem Grade entwickeln können, wie solches in andern von der

Natur hierin mehr bevorzugten Ländern der Fall gewesen ist, und es müßte deshalb Sache der Regierung sein, dieselbe soviel als möglich zu fördern und zu unterstützen. Die gesetzlichen Bestimmungen, nach welchen sich bereits jetzt die Cabotageschiffahrt zu richten hat, sind schon in vielen Fällen recht erschwerende — noch ein neuer Hemmschuh würde die ganze Schiffahrt mit Cabotagefahrzeugen kaum mehr lohnend erscheinen lassen. Der Cabotagehandel ist aber gerade eine national-ökonomisch sehr gesunde, durchaus empfehlenswerthe Beschäftigung für die Küstenbewohner eines Landes, auf welche sie schon durch die Natur selbst angewiesen sind; wenn man aber durch einengende Bestimmungen den gewiß nur sehr geringen Verdienst der Cabotageschiffer noch zu schmälern sucht, so werden wahrscheinlich diejenigen, welche sich bisher mit ihr beschäftigt haben, dieselbe mit der Zeit ganz fallen lassen und andere, vielleicht unrecelle Erwerbszweige ergreifen, wie, angenommen den erwerbsmäßig betriebenen Schmuggelhandel, welchen gerade durch Aufstellung der an. Regeln auszurotten die Absicht der Regierung sein soll.

„Das Wesentlichste des in Rede stehenden Reglements ist in den Punkten 1, 2, 3 und 4 enthalten. Erkennt man nun die Zulässigkeit der Einführung der neuen Bestimmungen im Princip an, so wird man auch im Speciellen nichts gegen obige 4 Punkte einzuwenden haben.

„Punkt 5 setzt fest, daß im Falle eins der Siegel oder Plomben verlegt erscheint oder irgend ein Verdacht in Bezug auf die Echtheit derselben aufsteigen sollte, das Schiff behufs genauer Untersuchung sämtlicher Waarenräume zeitweilig zurückzuhalten ist, wobei sämtliche hierdurch entstehende Kosten in Bezug auf das Ausladen der Waaren der Schiffer selbst zu tragen hat.

„Im Hinblick auf die meistens sehr schlechte Beschaffenheit und primitive Bauart unserer Küstenfahrzeuge und mit Rücksicht darauf, daß deshalb oft die Plomben und Siegel verlegt werden können, ohne daß irgendwie eine böswillige Absicht hierbei vorgelegen hat, hält das Börsen-Comité obige Maßregel für eine zu strenge und meint, daß es genügen würde, diese harte Bestimmung nur dann eintreten zu lassen, wenn in der That Plomben oder Siegel ganz fehlen, oder aber derart stark verlegt sind, daß sie unmöglich mehr erkannt werden können. Sollte aber auch in letzterem Falle sich herausstellen, daß der Schiffer durchaus keine Contrebande mit sich führt, so müßte nach Ansicht des Börsen-Comités die Krone gerechtermäßen wohl verpflichtet werden, dem Schiffer die ihm durch das Ausladen der Waaren verursachten Kosten zu ersetzen.

„Eine durchaus unzulässige und ungerechtfertigte Bestimmung enthält der nächstfolgende Punkt 6, dem zufolge das Schiff, falls die Vollziehung der im vorherigen § 5 festgesetzten Maßregel von Beamten der Grenzwaache auszuführen sein sollte, diese letzteren aber irgend welche Schwierigkeiten in der Besichtigung des Schiffes finden sollten, das Schiff selbst dann nach dem nächsten Zollamt zurückexpedirt werden soll, wo dann die unabweisliche Besichtigung zu geschehen hat. Nein! Wenn man derartige Regeln zur Einführung plant, so dürfen auch die Kronbeamten, welche über die Einhaltung derselben zu wachen haben, keine Schwierigkeiten und Hindernisse in der Ausübung ihrer Pflichten finden. Wenn die Beamten der Grenzwaache etwa nicht die

nöthigen Kenntnisse in der Besichtigung von Schiffen haben sollten, nun, so gebe man ihnen Gelegenheit, sich solche Kenntnisse anzueignen, oder man betraue andere Beamte mit der Ausübung dieser Formalitäten; aber man verlange nie und nimmer, daß der Schiffer nur wegen Unfähigkeit der betreffenden Beamten bedeutende Verluste an Zeit, Geld &c. erleide, welche ihm sehr gut hätten erspart bleiben können. Das Börsen-Comité muß sich auf's Entschiedenste gegen die Einführung dieses Punktes aussprechen.

„Punkt 7 und 8 geben dem Börsen-Comité zu keiner weiteren Bemerkung Veranlassung.“

„Das Börsen-Comité hat nun, der Aufforderung des Departements für Handel und Manufacturen nachkommend, in Obigem die vom Zolldepartement zur Einführung geplanten neuen Regeln einer kurzen Besprechung unterzogen, erlaubt sich jedoch, zuletzt die Hoffnung auszusprechen, daß es im Interesse des Handels und der Schifffahrt überhaupt nicht zur practischen Einführung der Regeln kommen werde. Wenn der durch die Cabotageschifffahrt etwa betriebene Schmuggel verhütet werden soll, so wäre es wohl empfehlenswerther, die Zahl der kleinen Zollämter im Innern des Landes, wo gerade ein derartiger Cabotagehandel im Schwunge ist, und ebenso die Stationen der Grenzwache zu vermehren und die Controle über den Cabotagehandel dadurch zu verschärfen, nicht aber durch Maßregeln, welche nach Ansicht des Börsen-Comités ganz dazu angethan zu sein scheinen, unsere Küstenschifffahrt allmählig ganz zu unterdrücken.“

5. Bekanntgebung der Entscheidungen des Zolldepartements an die Kaufleute.

Während früher die an das hiesige Zollamt gerichteten Entscheidungen des Zolldepartements in Bezug auf die Classification der zu verzollenden Waaren, welche Entscheidungen durch zwischen den Kaufleuten und der Session des Zollamtes entstandene Meinungsverschiedenheiten hervorgerufen wurden, sämmtlichen hiesigen Kaufleuten auf dem Zollamt zur Einsicht und Kenntnißnahme auslagen, wurden dieselben im vorigen Jahr seit einiger Zeit nur demjenigen Kaufmann mitgetheilt, in Bezug auf dessen Waare sie direct erlassen waren. Da diese Departements-Entscheidungen nicht nur aber Geltung haben für einen einzelnen speciellen Fall, sondern auch bindend sind für alle diejenigen Waaren gleicher Art, welche nach Erlaß der Entscheidung importirt werden, so mußte es natürlich für die gesammte Kaufmannschaft von großer Wichtigkeit sein, nach wie vor über die eintreffenden Entscheidungen auf dem Laufenden erhalten zu werden, um dieselben bei der Zolldeclaration berücksichtigen zu können und dadurch vor unnützem Schaden bewahrt zu werden. Veranlaßt durch eine Eingabe der hiesigen Expeditionsfirmen, wandte sich nun das Börsen-Comité am 9. December 1885, Nr. 227 mit einer Vorstellung an den Herrn Zolldirector und bat denselben, falls möglich, den früheren Modus des Auslegens der Entscheidungen im Zollamt wieder einführen zu wollen, oder aber die Liebenswürdigkeit zu haben, dem

Börsen-Comité jedes Mal den Inhalt der eingetroffenen Entscheidungen mittheilen zu wollen, worauf dann das Comité von sich aus für das Bekanntwerden derselben innerhalb der Kaufmannschaft Sorge tragen werde.

Mittels Schreiben vom 2. Juli 1886, Nr. 6131 theilte darauf der Herr Zolldirector dem Börsen-Comité mit, daß der Herr Kreischef es nicht für möglich befunden habe, sich für die vom Börsen-Comité angebrachte Bitte, wo gehörig, zu verwenden.

6. Erhebung des Zolls von verkauften gestrandeten Fahrzeugen.

Unter dem 7. Februar 1885, Nr. 1265 erhielt das Börsen-Comité vom Departement des Handels und der Manufacturen folgende Aufforderung:

„Auf Grundlage der §§ 624 und 625 des Zoll-Altaws müssen von allen bei einer Strandung geborgenen ausländischen Gegenständen, also auch von den Schiffen mit ihrer Takelage, falls sie zur Benutzung innerhalb der Reichsgrenzen verbleiben, Zollgebühren erhoben werden: von unbeschädigten — nach dem allgemeinen Zolltarif, von beschädigten dagegen — nach Bestimmungen der §§ 854—857 des Zoll-Altaws.

„Da bei einer Strandung ein Schiff unvermeidlich eine Beschädigung erleidet, so muß der Zoll für dasselbe nach dem Art. 854 des Z.-Alt. berechnet werden, d. h. nach dem Verhältniß des beim Verkauf des Schiffes erzielten Preises zu dem niedrigsten Preise desselben Schiffes in unbeschädigtem Zustande.

„In Erwägung dessen, daß bei einer Strandung beschädigte ausländische Schiffe sehr oft erst nach Abnahme der Takelage von denselben zum Verkauf gelangen, wodurch sich der Werth des ganzen Schiffskörpers und damit im Zusammenhange auch der Betrag des Zolls erheblich verringert — beabsichtigt das Zolldepartement, im Hinblick auf den Schutz des Kroninteresses, das Zollressort dahin zu instruiren, daß gestrandete ausländische Fahrzeuge, welche innerhalb der Reichsgrenzen verbleiben, nicht anders als nur mit der Takelage zusammen verkauft werden können, wobei das genannte Departement es für richtiger findet, den Werth der Fahrzeuge in unbeschädigtem Zustande nach der Versicherungs-Police oder anderen zuverlässigen Documenten zu bestimmen.

„Diese dargelegten Propositionen hält das Departement des Handels und der Manufacturen sich für verpflichtet, dem Revaler Börsen-Comité zur vorläufigen Beprüfung zu übergeben mit der ergebenden Bitte, sein Gutachten in dieser Angelegenheit abgeben zu wollen.“

Obiger Aufforderung kam das Börsen-Comité am 10. März, Nr. 50 durch Abgabe folgender Meinungsäußerung nach:

„Es erscheint dem Börsen-Comité im Princip ganz richtig, daß bei dem Verkauf eines gestrandeten ausländischen Schiffes, eben so wie von dem Schiff selbst, so auch von der Takelage der Zoll erhoben wird, da kein Grund vorliegt, speciell

die letztere von der Zahlung des Zolls zu befreien. In Folge dessen kann das Börsen-Comité sich auch nicht gegen die von dem Zolldepartement proponirte erweiternde Auslegung der betreffenden §§ des Zoll-Gesetzes, daß nämlich das Schiff nicht anders als mit der Takelage zusammen zum Verkauf gebracht werden soll, aussprechen.

„Zu gleicher Zeit hält das Börsen-Comité sich aber für verpflichtet, seine Ansicht weiter dahin zu verlaublichen, daß nur in solchem Falle bei dem Verkauf eines gestrandeten Schiffes zusammen mit der Takelage von beiden ein Zoll zu erheben sein dürfte, wenn das Schiff nur in so weit bei der Strandung beschädigt worden war, daß es noch von der Strandungsstelle abgebracht und wieder flott gemacht werden konnte. Schiff und Takelage repräsentiren dann noch immer einen ziemlich gleichen Gebrauchswerth und müßten dann zusammen verkauft werden. Wenn das Schiff jedoch bei der Strandung derartig beschädigt worden war, daß es nicht mehr abgebracht werden konnte und gebrauchsunfähig geworden war, so repräsentirt das Wrack keinen höheren Werth, als ihn sonst altes Holz und Eisen zu haben pflegen. Von derartigem Strandgut sollte aber nach Meinung des Börsen-Comités überhaupt kein Zoll erhoben werden und dürfte es daher für das Interesse der Krone einerlei sein, wie dasselbe zum Verkauf gebracht wird.

„Was die Proposition des Zoll-Departements anbetrifft, den Werth des Schiffes in unbeschädigtem Zustande nach der Versicherungspolice oder anderen glaubwürdigen Documenten zu bestimmen, so hat das Börsen-Comité dagegen nichts einzuwenden, da dieser Modus richtigere Angaben über den Werth des Schiffes liefern dürfte, als die frühere Art der Abschätzung nach verschiedenen Preisconventionen zc. (§ 854 des Zoll-Gesetzes).“

7. Gleichzeitiges Entlösen und Beladen der Dampfer.

Im Herbst vorigen Jahres wurden den hiesigen Exporteuren seitens des Zollamtes empfindliche Schwierigkeiten in Bezug auf das Beladen der Dampfer gemacht. Es wurde denselben in vielen Fällen nämlich nicht gestattet, den Raum eines Dampfers zu beladen, wenn gleichzeitig ein anderer, aber von dem ersten vollständig getrennter Raum desselben Dampfers noch nicht ganz von Gütern entlöst war. Der Zeit- und Geldverlust, der hierdurch entstand, war nicht gering. Die bedeutenden täglichen Unterhaltungskosten, welche die jetzigen großen Kauffahrteidampfer verschlingen, wuchsen rasch durch eine derartige Verzögerung in der Beförderung an, ebenso wie auch durch dieselbe eine prompte und rasche Abladung seitens der Exporteure unmöglich gemacht wurde. Da die diesseits mit dem Herrn Zolldirector in dieser Angelegenheit gepflogenen Unterhandlungen zu keinem gewünschten Resultat führten, wandte sich das Börsen-Comité am 29. November 1885, sub Nr. 222 mit einer Eingabe an den Herrn Departementsdirector, in welcher um die Erlaubniß des gleichzeitigen Beladens und Entlöschens der großen Dampfer gebeten und zugleich darauf hingewiesen wurde, daß für die Krone daraus keinesfalls irgend ein Verlust entstehen könne, da

diese Dampfer immer mehrere von einander ganz getrennte Schiffsräume mit besonderen verschließbaren Luken besäßen, so daß das gleichzeitige Beladen durchaus nicht das Entlöschen stören würde und außerdem während der ganzen Anwesenheit des Schiffes im Hafen die Besucher des Zolls sich auf demselben befänden, welche das Interesse der Krone wahrzunehmen hätten.

Am 4. Januar 1886 Nr. 145 antwortete darauf das Zolldepartement dem Börsen-Comité, daß in genauer Anlehnung an die Anmerk. zum § 2 der Regeln vom Jahre 1870 über den Export der Waaren in's Ausland, das gleichzeitige Beladen und Entlöschen von Waaren nur in besonders wichtigen Fällen, nach Ansicht des resp. Zollamts und mit Genehmigung desselben, zugelassen werde und daß die Waarenabfender, wenn sie diese Vergünstigung erhalten wollten, sich mit einem Gesuch an das Zollamt zu wenden hätten.

8. Obligatorische Versicherung von unverzollten in Privat- räumen lagernden Waaren.

Das Departement der Zollgefälle wandte sich am 10. Januar 1885 Nr. 468 mit folgendem Rescript an das Börsen-Comité:

„Durch eine im Jahre 1872 erlassene und in die Fortsetzung des Zollustaws vom J. 1876 (Anmerk. zu § 993) aufgenommene Verordnung des Finanzministeriums wird es dem freien Ermessen der Handeltreibenden überlassen, die sowohl in Kronspackhäusern, als auch in privaten, unter der Aufsicht der Zollämter stehenden Lager-räumen lagernden Waaren für eigene Rechnung gegen Feuer zu versichern, mit der Bestimmung, daß für die Waaren, welche während der Lagerung in diesen oder jenen Lagerräumen in Feuer aufgehen, die Waareneigenthümer keinerlei Schadenersatz seitens der Staatsregierung zu erwarten haben, worüber in demselben Jahre 1872 den bei den Zollämtern Geschäfte betreibenden Kaufleuten gegen Namensunterchrift Eröffnung gemacht wurde.

„Auf Grundlage der Anmerk. 2 zum § 996 des Zollustaws (Fortsetzung vom Jahre 1876) sind in Feuer aufgegangene unverzollte Waaren nur dann von der Entrichtung des Zolls befreit, wenn sie in Zollpackhäusern gelagert wurden; auf Waaren, welche in Privatpackhäusern gelagert waren, erstreckt sich jedoch diese Vergünstigung nicht.

„In letzter Zeit hat, in Anbetracht dessen, daß in einigen Städten, wo sich sowohl Einlaß- wie auch Lagerzollämter befinden, die Zahl der Privaträume zur Lagerung ausländischer Waaren gewachsen ist und daß in diesen Räumen bedeutende Quantitäten unverzollter Waaren gelagert werden, — die Frage wegen Sicherstellung der Krone für den Zoll von solchen Waaren, im Falle ihrer Vernichtung oder Beschädigung durch Feuer, umsomehr eine ernste Bedeutung erlangt, als nach eingegangenen Auskünften die Versicherung der auf Lagerung befindlichen Importwaaren, da sie nicht obligatorisch,

sondern nach der oben angeführten Anmerkung zum § 993 des Zolltats zum freien Willen der Handeltreibenden überlassen ist, nicht überall eingehalten wird.

„Bei dieser Sachlage ist im Zolldepartement die Frage wegen obligatorischer Versicherung der in Privaträumen lagernden unverzollten Waaren, zur Sicherstellung der Kronszinteressen, angeregt worden; eine solche Versicherung erscheint auch im Interesse des Handels wünschenswerth, da die Nichtsicherstellung des Zolls für verbrannte Waaren zur Beschränkung der Concessionirung von Privat-speichern oder zu anderen Maßnahmen führen kann, die sich für den Handel als drückend erweisen dürften.

„Bevor diese Angelegenheit weiter verfolgt wird, beehrt sich das Departement der Zollgefälle das Börsen-Comité um baldmöglichste Mittheilung seines Gutachtens über diesen Gegenstand zu ersuchen, bei dem Hinzufügen, daß wegen der Hauptgrundlagen, auf welchen die projectirte Versicherung eingeführt werden könnte, gleichzeitig hiermit mit den Verwaltungen der Versicherungs-Gesellschaften Verhandlungen angeknüpft worden sind.“

Das hierauf am 9. Februar 1885 Nr. 37 abgegebene Gutachten des Börsen-Comités hatte folgenden Wortlaut:

„Das Revaler Börsen-Comité vertritt die Ansicht, daß das Interesse der Krone an der Bezahlung des auf einer Waare lastenden Zolls gleich genügend gewahrt erscheint, ob die Waare, falls sie in einem Privatpachthause lagert, versichert ist oder nicht und daß es daher der Einführung einer derartigen Zwangsmaßregel der obligatorischen Versicherung auch für Waaren, welche in Privatpachthäusern lagern, nicht bedarf, es im Gegentheile nach wie vor dem Belieben der Waareneigenthümer anheimgestellt bleiben sollte, solche Waaren zu versichern oder nicht. Aus principiellen wie auch aus practischen Gründen empfiehlt sich die Einführung der vom Departement vorgeschlagenen obligatorischen Versicherung nicht.

„Dem ganzen Wesen und Sinn des Importzolles entspricht es überhaupt nicht, daß für eine Waare der Zoll erhoben wird, welche während ihres Lagerens in einem unter der Aufsicht des Zolls stehenden Pachtthause, resp. vor ihrer Vereinigung vom Zoll, verbrennt, welche also nicht mehr in den Handel und den Consum gelangen kann. Die Absicht einer jeden gesunden Zollpolitik kann es doch nur immer sein, nur für solche Waaren den Zoll zu erheben, welche factisch aus dem Pachtthause heraus und in den Handel und Consum gelangen. Hierin wurzelt namentlich auch das Princip einer jeden Schutz Zollpolitik, welcher ja auch sehr viele, wenn nicht die meisten unserer Importzölle ihre Entstehung verdanken. Für die bloße, nur durch force majeure nicht zur Ausführung gelangte Absicht, eine zollpflichtige Waare in den Consum zu bringen, dürfte nach Ansicht des Börsen-Comités kein Zoll erhoben werden. Wenn nun aber eine zollpflichtige Waare, so lange sie noch unter der Aufsicht des Zollamts im Pachtthause lagert, also noch nicht vom Zoll bereinigt ist, verbrennt, so ist dadurch dem Waareninhaber die Möglichkeit genommen, dieselbe in den Handel zu bringen und dürfte in solchem Falle auch kein Zoll zu erheben sein.

„Unter dieser Voraussetzung hat also auch das Zollamt kein Interesse mehr daran, ob die verbrannte Waare versichert war, oder nicht. Der einzige, der hier

durch das Verbrennen der unvericherten Waare geschädigt wird, ist der Waareneigenthümer, und muß es nach Ansicht des Börsen-Comités auch nur ihm anheingestellt bleiben, seine Waare zu versichern oder nicht. Verpflichtet hierzu dürfte er nicht werden.“

9. Der Zollartell.

Der unter der directen Controle des Börsen-Comités stehende hiesige Hafen- und Zollartell hat im Jahre 1885 seine Thätigkeit beim Entlöschten und Beladen der den hiesigen Hafen besuchenden Schiffe in gewohnter Weise fortgesetzt. Etwaige Differenzen zwischen den Kaufleuten und dem Artell in Bezug auf die Zahlungsverpflichtung des letzteren bei durch dessen Schuld verursachtem Schaden an den verladenen oder entlöschten Waaren wurden laut § 10 der Artellstatuten vom Börsen-Comité untersucht und entschieden. In der Artelltare ist für den Artikel Reis mit Zustimmung des Artells eine Veränderung vorgenommen worden. Dieser Artikel hatte als in dem Artelltarif nicht besonders genannte Waare eine Gebühr von 1 $\frac{1}{4}$ Kop. pro Pud zu zahlen, welche nunmehr darauf reducirt wurde, daß für Reis erhoben werden sollte beim Entlöschten mit Verwiegen 1 Kop. und ohne Verwiegen $\frac{3}{4}$ Kop. pro Pud.

G. Der Export.

1. Die Lagerhausfrage.

Eben so wie den übrigen Börsen-Comités des Reiches ist auch dem Nevaler Börsen-Comité vom Departement des Handels und der Manufacturen s. B. die Auforderung zugegangen, sich gutachtlich zu äußern über das von der Regierung auf gesetzgeberischem Wege zur Einführung geplante Normalstatut für die Errichtung von Lagerhäusern mit der Ausgabe von Warrants. Die weite Verbreitung, welche die öffentlichen Lagerhäuser mit der Zeit in den Staaten des westlichen Europas genommen, der eminente Nutzen, welcher damit für den gesammten Handel durch eine größere Mobilisirung des Credits verbunden war, ließen es sehr wünschenswerth erscheinen, auch in Rußland dieses segensreiche Institut des modernen Verkehrs einzuführen und dasselbe hier festen Fuß fassen zu lassen. Wenn auch früher bereits in Rußland gemachte Versuche mit Errichtung von öffentlichen Lagerhäusern, so z. B. die im Jahre 1871 Allerhöchst bestätigte Dreler Lagerhausgesellschaft «Подпорье», keinen rechten Erfolg aufzuweisen gehabt hatten, so mag das theilweise wohl an der Neuheit der Sache und der Unbekanntheit des Publicums mit derselben, ferner wohl auch an der schwerfälligen Organisation der Gesellschaft gelegen haben. In den letzten Jahren

hat jedoch diese Frage in hervorragendem Maße angefangen unsere commerciellen und industriellen Kreise zu beschäftigen, so daß auch die Regierung glaubte, derselben nicht mehr ihre erhöhte Aufmerksamkeit entziehen zu können. Das nun von der Regierung zur Einführung geplante, vorher den Börsen-Comités zur Begutachtung übergebene Normalstatut lautet wie folgt:

§ 1. Die Errichtung von Lagerhäusern wird sowohl zur Lagerung von Waaren, als auch zur Ausführung von Operationen genehmigt, welche mit der Lagerung von Waaren im Connex stehen und im § 2 angegeben sind.

§ 2. Die Lagerhäuser können mit Entgegennahme der Waaren zur Lagerung dieselben zugleich bei sich in Versicherung nehmen oder im Auftrage des Waaren-Eigenthümers, bei Asscuranz-Gesellschaften versichern.

Die Lagerhäuser sind verpflichtet, bei Entgegennahme der Waare, dem Eigenthümer eine Quittung über diese Entgegennahme auszureichen und können außerdem dieser Quittung einen Warrant hinzufügen, behufs Versages der Waare.

Die Lagerhäuser sind verpflichtet, im Auftrage der Eigenthümer den Transport der Waare an den Bestimmungsort auszuführen, dieselbe in Waggons oder Plattformen zu verladen, aus den Waggons in Schiffe und umgekehrt zu überladen, sowie die Waaren vom Zoll zu bereinigen.

Die Lagerhäuser können besondere Baulichkeiten zur Ausstellung und zum Verkauf der entgegengenommenen Waaren errichten und unterhalten oder an der Börse Makler oder Agenten haben, durch deren Vermittelung sie die Commissions-Aufträge in Bezug auf den Verkauf der Waaren pünktlich zu erfüllen haben.

Die Lagerhäuser können gegen Verpfändung der ihnen zur Aufbewahrung übergebenen Waaren Darlehen ertheilen.

§ 3. Den Lagerhäusern ist es verboten, für eigene Rechnung Handelsoperationen auszuführen.

§ 4. Lagerhäuser können erbaut werden sowohl auf Privatgrund, welchen die Gründer des Unternehmens angekauft haben, als auch auf Kron- und öffentlichem Grund, welcher in Gemäßheit bezüglicher Vereinbarung mit den Kron-, Stadt- und Land-, resp. öffentlichen Institutionen und, falls erforderlich, unter Bestätigung des Minister-Comités, zum Eigenthum oder zur Nutznießung erworben werden kann.

Lagerhäuser können bei Eisenbahnstationen und Dampfer-Landungsplätzen, bei Börsen in Städten und Handelsansiedelungen im Innern, oder in Hafenstädten mit Exportbetrieb, errichtet werden.

Die Erbauung von Lagerhäusern an Grenzsorren, sowie die Bestimmungen über die Aufnahme von Importwaaren und die Ordnung der bezüglichen Zollaufsicht, werden durch besondere Regeln festgesetzt. Die in dieser Beziehung auszuarbeitenden Grundbestimmungen sind vom Finanzminister zur Bestätigung auf gesetzgeberischem Wege vorzustellen; die bezüglichen Ausführungsbestimmungen und Detailregeln sind vom Finanzminister zu erlassen.

§ 5. Bei Lagerhäusern, welche zur Lagerung und zum Transport von Getreide, Leinfaat und dergleichen Producten bestimmt sind, können schwimmende, bewegliche und unbewegliche Elevatore, mit allen dazu gehörigen Vorrichtungen zur Ent- und Beladung, zum Sortiren, Trocknen, Verpacken und Wägen erbaut und unterhalten werden.

§ 6. Die Lagerhäuser können eigene Waggons, Plattformen, Dampfer, Lastschiffe und andere Transportmittel unterhalten, sowie Schienenwege zur Verbindung der Lagerhäuser mit den nächsten Eisenbahnstationen und Landungsplätzen herstellen. Diesbezügliche Gesuche der Lagerhaus-Unternehmungen hat der Finanzminister, falls erforderlich, nach vorgängiger Vereinbarung mit dem Minister der Begecommunication, dem Minister-Comité vorzustellen.

§ 7. Lagerhäuser können sowohl von Privatpersonen und Gesellschaften jeder Art, als auch von Stadtverwaltungen errichtet werden.

Die Errichtung von Lagerhäusern ausschließlich zur Lagerung von Waaren wird in allgemeiner Grundlage genehmigt, mit Beobachtung der für die Eröffnung von Handelsgesellschaften im Handels-Ustaw und in den Civilgesetzen vorgesehenen Ordnung.

Den Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften wird es gestattet, an der Erbauung und Unterhaltung von Lagerhäusern sich zu betheiligen, solche Lagerhäuser für eigene Rechnung zu erbauen und die Verpflichtung zu übernehmen, nach Ordre der Waaren-Eigenthümer die Waaren sofort abzufertigen, ohne von dem Zeitpunkt ab Lagermiete zu erheben, an welchem die Waare vom Lager abgefertigt werden sollte.

§ 8. Lagerhäuser, welche von Privatpersonen nicht allein zur Lagerung, sondern auch zu anderen, im § 2 bezeichneten Operationen errichtet werden sollen, werden nicht anders concessionirt, als mit Genehmigung des Finanz-Ministers und nach vorgängig einverlangtem Sentiment des örtlichen Börsen-Comités, wo aber solche nicht vorhanden sind, — der örtlichen Kaufmannschaft, welches Sentiment innerhalb zweiwöchentlicher Frist vorstellig zu machen ist.

§ 9. Die Errichtung von Lagerhäusern durch Actien-Gesellschaften wird in allgemeiner Grundlage durch das Minister-Comité genehmigt.

§ 10. Gesellschaften und Personen, welche unter den, in den §§ 8 und 9 angegebenen Bedingungen Lagerhäuser zu erbauen wünschen, haben nach Empfang der bezüglichen Concession, spätestens im Laufe eines Monats, ein Depot zu hinterlegen im Petrage von 5% des für das Unternehmen aufzuwendenden Capitals. Dieses Depot wird in der Reichsbank in Staatspapieren hinterlegt und wird daselbst für die ganze Dauer des Bestehens der Unternehmung affervirt, behufs Sicherstellung der anzuführenden Operationen und zur Entrichtung etwaiger Strafen. Jede Verringerung des Depots muß innerhalb eines halben Jahres completirt werden. Unterbleibt diese Completirung in der festgesetzten Frist, so wird die ertheilte Concession aufgehoben.

§ 11. Lagerhäuser, welche bei ihnen eingelagerte Waaren in Versicherung für eigene Rechnung übernehmen wollen, haben bei der Reichsbank ein besonderes Capital zu deponiren, welches in Staatspapieren anzulegen ist, behufs Sicherstellung der

Bezahlung von Assurance-Schäden. Das Capital muß wenigstens 5 % des Stamm-Capitals betragen und ist dasselbe für den Fall einer Verringerung gemäß § 10 wiederum zu completiren.

§ 12. Die eingelagerten Waaren müssen, falls das Lagerhaus, wie im § 2 erwähnt, Warrants ausreicht, stets versichert werden.

§ 13. Die Lagerhäuser verantworten für jeden Verlust und Verderb der eingelagerten Waaren, mit Ausnahme derjenigen Fälle, in welchen der Verlust oder Verderb nachweislich aus von der Verwaltung des Lagerhauses unabhängigen Gründen verursacht ist.

Ist die Waare versichert, so wird die Verantwortlichkeit für deren zufällige Vernichtung in allgemeiner Grundlage der Versicherungsbedingungen geregelt.

§ 14. Die in den Lagerhäusern eingelagerten Waaren können weder sequestrirt, noch auch zum Object zwangsweisen Verkaufs gemacht werden, der über das Vermögen der Gründer des Unternehmens verhängt werden sollte.

§ 15. Die Staatsregierung ist berechtigt, behufs Controle über die Operationen der Lagerhäuser eine Inspection zu creiren, deren Thätigkeit durch eine vom Minister-Comité zu bestätigende Instruction geregelt wird.

§ 16. Die speciellen Regeln über Entgegennahme, Lagerung und Transport der Waaren, sowie über anderweitige, den Lagerhäusern gestattete Operationen, und ferner die Festsetzung der Zahlungen an die Lagerhäuser für die Ausföhrung von Operationen werden vom Finanzminister bestätigt, nach vorgängig einverlangtem Gutachten der Börsen — oder der örtlichen Kaufmannschaft, welches im Handels- und Manufactur-Comité geprüft wird.

§ 17. In Bezug auf die Zahlung der Handels-, Zoll- und sonstigen Abgaben und Gebühren unterliegen die Lagerhäuser den allgemeinen, für das Reich gültigen Bestimmungen.

§ 18. Die Lagerhäuser reichen über die zur Lagerung entgegengenommenen Waaren Quittungen ans, welchen letzteren inhaltlich identische Warrants beigelegt werden behufs Verpfändung der eingelagerten Waaren.

Die Ausreichung von Warrants gilt nicht als für jedes Lagerhaus obligatorisch. Bei Errichtung eines Lagerhauses muß festgestellt werden, ob dasselbe Quittungen mit Warrants oder ohne dieselben auszureichen haben wird.

§ 19. Wenn ein Lagerhaus Quittungen mit Warrants ausreicht, so werden beide Documente auf einem Blatt ausgefertigt, können jedoch von einander getrennt werden, — und zwar der Warrant behufs Beleihung gegen Verpfändung der Waare, die Quittung dagegen behufs Cession des Eigenthumsrechts an der verpfändeten Waare.

§ 20. Quittungen und Warrants enthalten:

- a. eine gemeinschaftliche Nummer nach dem Register des Lagerhauses;
- b. die Bezeichnung des Lagerhauses, welches die Waare zur Lagerung entgegen genommen hat;

- c. die Bezeichnung des Standes, Vor-, Vaters- und Familiennamens, sowie Wohnortes des Waareneigenthümers;
- d. die Bezeichnung der Waare nach Gattung, Gewicht, Maß, sowie Marke, Nummer und Stückzahl der Collis, sofern die Waare in einzelnen Collis entgegengenommen war;
- e. die Angabe, zu welchem Betrage und wo namentlich die Waare versichert ist;
- f. die Angabe des Termins, bis zu welchem die Waare zur Lagerung entgegengenommen worden ist;
- g. Jahr, Monat und Tag, unter welchem die Quittung und der Warrant über die eingelagerte Waare ausgefertigt worden sind;
- h. die Unterschrift des Lagerhaus-Vorstandes.

§ 21. Der Waareneigenthümer kann eine Quittung nebst Warrant über eine ganze Partie gleichartiger Waare oder aber mehrere Einzelquittungen nebst Warrants über einzelne Waarencollis oder Waarenpartien sich ausreichen lassen. Hat der Waareneigenthümer nur eine Quittung nebst Warrant erhalten, so hat er das Recht, die Ausreichung mehrerer Quittungen nebst den entsprechenden Warrants zu verlangen, jedoch unter der Bedingung, daß bei Zertheilung der Quittung nebst Warrant in mehrere, diese beiden durch neue zu ersetzenden Documente der Lagerhaus-Verwaltung zur Vernichtung vorgestellt werden. In gleicher Weise können mehrere Quittungen mit den entsprechenden Warrants gegen eine Quittung nebst Warrant eingetauscht werden.

§ 22. Quittungen und Warrants können zusammen oder getrennt mittelst Indossos cedirt werden.

Das Indosso geschieht mit Angabe des Jahres, Monats und Datums.

Beim ersten Indosso auf dem, von der Quittung getrennten Warrant, behufs Beleihung desselben gegen Verfaß der Waare, ist anzugeben:

- a. Namen und Wohnort des Darleihers;
- b. Capital und Renten des Darlehns in der zum Verfalltag festgesetzten Höhe;
- c. der Zahlungstermin.

§ 23. Das erste Indosso auf dem Warrant muß wörtlich sowohl in das Lagerhaus-Register, als auch in die Quittung eingetragen werden. Das Indosso auf dem Warrant, sowie die betreffende Abschrift auf der Quittung sind von dem Lagerhaus-Verwalter zu beglaubigen.

§ 24. Das Indosso auf den Quittungen und Warrants kann eine Uebertragungs- oder Blanco-Abschrift sein.

§ 25. Die von dem Warrant nicht abgetrennte Quittung giebt dem rechtmäßigen Inhaber derselben das Recht, über die Waare zu disponiren. Ist die Quittung ohne Warrant cedirt worden, so hat der Erwerber derselben, wenn er über die Waare disponiren will, der Lagerhaus-Verwaltung die durch den Warrant sicher gestellte Summe zu bezahlen. Der in das Lagerhaus-Register eingetragene Warrant giebt dem rechtmäßigen Inhaber desselben ein Pfandrecht an der im Warrant bezeichneten Waare.

§ 26. Der Inhaber einer vom Warrant abgetrennten Quittung hat das Recht, vor Ablauf der Frist die verpfändete Waare auszulösen, indem er der Lagerhaus-Verwaltung das Darlehn mit den daran haftenden Renten entrichtet.

§ 27. Ist die gegen Verfall des Warrants dargeliehene Summe zum Termin gezahlt, so wird der Warrant dem Verpfänder mit einem Indosso zurückgegeben.

§ 28. Ist die dargeliehene Summe zum festgesetzten Termin weder vom Quittungsinhaber noch vom ersten Verpfänder bezahlt, resp. ist dieselbe an die Lagerhaus-Verwaltung nicht entrichtet worden, so ist der Warrant gegen den ersten Schuldner durch einen Notar oder einen Makler zu protestiren. Findet die Zahlung der dargeliehenen Summe nebst Weilrenten und Protestkosten innerhalb 8 Tagen, gerechnet vom Protest an, nicht statt, so kann der Warrant-Inhaber den öffentlichen Verkauf der Waare verlangen.

§ 29. Erhält der Warrant-Inhaber vom ersten Schuldner die Zahlung, so kann letzterer, nach Verlauf von 8 Tagen, gerechnet vom Zahlungstage, ohne den Quittungsinhaber besonders zu präveniren, den Verkauf der Waare verlangen. Der erste Warrant-Schuldner, welcher das Darlehn zum Termin bezahlt, tritt in die Rechte des Warrant-Inhabers und hat das Recht, den öffentlichen Verkauf der Waare zu verlangen, ohne dazu verpflichtet zu sein, hierüber den Quittungsinhaber zu präveniren.

§ 30. Aus dem, vom Verkauf der Waare erzielten Erlös werden dem Warrant-Inhaber, nach Abzug der Auktionsunkosten und der Lagergebühr, die Capitalsumme, die Renten und Proceßkosten vergütet und werden demnächst die sonstigen Forderungen befriedigt.

§ 31. Ergiebt sich ein Ueberschuß, so wird derselbe dem Quittungsinhaber resp. seinen Concursgläubigern ausgereicht; ist der Quittungsinhaber unbekannt, so wird der betreffende Rest in der Lagerhaus-Verwaltung asservirt und nach Ablauf von 10 Jahren, falls der Inhaber nicht erscheint, zum Besten des Fiskus verwandt.

§ 32. Für den Fall, daß durch den Verkaufserlös die ausweislich des Warrants fällige Summe nicht gedeckt wird, kann der Warrant-Inhaber gegen alle Indossanten gerichtlich klagbar werden.

Das Alagerecht beginnt mit dem Tage der Auction und erlischt, sofern die Auction innerhalb 30 Tage nach dem Protest nicht stattgefunden.

§ 33. Die Quittungs- und Warrant-Inhaber haben für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung der Waare durch Feuer, auf eine Entschädigung für den Verlust das gleiche Recht, wie auf die Waare selbst.

§ 34. Kommt der Warrant oder die Quittung abhanden, so erhält der Eigener, wenn er vor Gericht sein Recht beweist und die erforderliche Sicherheit stellt, von der Lagerhaus-Verwaltung ein Duplicat.

§ 35. Die eingelagerte Waare wird nach Vorstellung der Quittung und des bezahlten Warrants, resp. statt des Warrants gegen die erforderliche Sicherstellung, aus dem Lagerhaus ausgereicht.

§ 36. Die Lagerhaus-Verwaltung ist verpflichtet, auf Verlangen seitens der die Quittungen und Warrants Erwerbenden in ihren — der Verwaltung — Registern über die Weitergabe dieser Documente von Hand zu Hand die bezüglichen Vermerke zu machen.

§ 37. Das Verlangen auctionsmäßigen Verkaufes der Waare (wegen unterbleibender Zahlung) wird unter Vorweis des protestirten Warrants, mit Angabe des Verkaufstages, innerhalb eines Monats, an die Verwaltung des Lagerhauses geltend gemacht. Der öffentliche Verkauf wird entweder durch einen Börsenmakler oder durch einen Gerichtsvollstrecker auf der Börse oder im Lagerhause selbst effectuirt.

§ 38. Wenn zwischen dem Warrant-Eigenthümer und Demjenigen, welcher den Warrant in Versag genommen, über die Höhe der Schuldsomme ein Streit stattfindet, so wird der aus dem Verkauf der Waare erzielte Erlös an eine der Reichs-Creditinstitutionen abgeführt, woselbst der Betrag affervirt wird, bis der Streit zum Austrag gebracht worden ist.

§ 39. Warrants werden von den Creditinstitutionen, ebenso wie Wechsel, zur Discontirung entgegengenommen, nachdem der letzte Inhaber dieselben mit seinem Indosso versehen und hierüber der Lagerhaus-Verwaltung Anzeige gemacht hat.

§ 40. Quittungen und Warrants unterliegen der Stempelsteuer, erstere werden bei ihrer Ausreichung mit einer 60 Kop.-Marke beklebt, auf letztere wird die Wechselsteuer angewandt, indem denselben bei der Beileihung das betr. Wechselblanket beigelegt wird.

§ 41. Dem Lagerhaus ist es gestattet, für die Ausreichung der Quittungen und Warrants, für die Anzeigen, für die auf denselben gemachten Vermerke, sowie auch für andere Dienstleistungen, nach einem vom Finanzminister bestätigten Tarif, Zahlung zu erheben.

§ 42. Wenn das Lagerhaus über die eingelagerten Waaren nur Quittungen ohne Warrants ausreicht, so finden auf diese Quittungen die in den §§ 20, 22 und 24 enthaltenen Regeln Anwendung.

§ 43. Die mit einer Uebertragungs-Aufschrift versehenen Quittungen können einem Makler, Agenten oder Commissionär zum Verkauf übergeben werden. Die Rechte und Pflichten der in solchen Fällen Betheiligten werden in allgemeiner Grundlage der Commissionsverträge geregelt.

Das Börsen-Comité widmete dieser Vorlage seine eingehende Aufmerksamkeit und gab darauf sein Gutachten in folgender Weise am 11. October 1884, Nr. 136, ab:

„Mit aufrichtiger Freude und Genugthuung hat das Realer Börsen-Comité der ihm vom Departement für Handel und Manufacturen gewordenen ehrenden Aufforderung Folge geleistet, ein Gutachten über ein vom Ministerium zur Einführung vorgeschlagenes Normalstatut für die Errichtung von Lagerhäusern mit Ausgabe von Warrants abzugeben. Mit aufrichtiger Freude und Genugthuung begrüßt das Börsen-

Comité schon deshalb diese Absicht des Ministeriums, weil es in derselben einen Fingerzeig zu finden glaubt, daß die Regierung bestrebt ist, den so sehr und von vielen Seiten bedrohten, von so mächtigen und mannigfachen Concurrenten niedergedrückten Handel Rußlands wieder neu zu beleben und ihm eine bessere, glänzendere Zukunft zu sichern. Wenn selbstverständlich auch eine durchgreifende, nach allen Seiten hin befriedigende Aufbesserung unserer Handelsverhältnisse von der Errichtung von Lagerhäusern mit Warrantenausgabe allein nicht erwartet werden darf, und wenn zur Erreichung dieses Zieles noch viele andere Factoren mitspielen, noch andere mächtige Hebel in Bewegung gesetzt werden müssen, so ist das Börsen-Comité doch der Ueberzeugung, daß mit der Verwirklichung dieses von der Regierung geplanten Projectes bereits ein wichtiger Schritt vorwärts gethan worden wäre, und der Handel dadurch gewiß nicht wenig belebt und gehoben, und, was ebenfalls sehr in's Gewicht fallen muß, auf eine weit solidere und festere Basis gestellt werden würde. Eine solche Perspective glaubt aber das Börsen-Comité dem Handel Rußlands nach Einführung des Lagerhauswesens wohl stellen zu dürfen, hauptsächlich aus folgenden zwei Gründen: 1) würde dadurch eine Erleichterung und als Folge dessen auch eine Belebung des Handels im Allgemeinen eintreten. Die vorausgesetzt peinlich solide Einrichtung und Geschäftsführung der anzulegenden Lagerhäuser würde das Vertrauen zu ihnen im Publicum bald festigen; man würde die unleugbaren Vortheile, welche mit der Benutzung derselben verbunden sind, einsehen, sie je öfter, je lieber benutzen, Käufer und Verkäufer würden beide ihre Rechnung dabei finden und sowohl Angebot als auch Nachfrage würden steigen. 2) Die Einführung des Lagerhauswesens mit Ausgabe von Warrants würde speciell für Rußland den großen, unschätzbaren Vortheil haben, daß dadurch die Benutzung des einzig gefunden und richtigen Real- oder Waarencredits mehr in Aufschwung käme, während jetzt fast nur der Personalkredit pouffirt wird und dadurch eine ungesunde und künstliche Ausdehnung gewonnen hat. Gerade in der möglichst weiten Ausbreitung eines gesunden Realcredits sieht das Börsen-Comité eine der Hauptaufgaben, welche das Lagerhauswesen bei uns zu erfüllen haben wird und hauptsächlich auch nur von dieser Voraussetzung ausgehend und in diesem Sinne hat es das ganze ihm vorliegende Statut des Ministeriums einer Überprüfung und Begutachtung unterzogen.

„So sympathisch sich nun auch das Börsen-Comité dem ganzen Project als solchem gegenüber verhält, so glaubt es doch, daß eine erspriechliche Wirksamkeit, überhaupt der ganze Zweck und das eigentliche Ziel der Lagerhäuser nur dann wird erreicht werden können, wenn folgende Gesichtspunkte dabei beobachtet, resp. die denselben zuwiderlaufenden Paragraphen des betreffenden Statuts modificirt oder ganz gestrichen werden:

- „1) Das Börsen-Comité muß sich auf das Entschiedenste dagegen aussprechen, daß es den Lagerhausgesellschaften gestattet werden soll, die von ihnen ausgegebenen Warrants auch selbst zu beleihen. Würde man den Gesellschaften ein solches Recht einräumen, so würde dadurch gerade einer der Hauptzwecke, welcher nach Ansicht des Börsen-Comités durch Einführung des Lagerhauswesens erreicht werden soll, nämlich eben die Hebung und Verallgemeinerung eines gefunden

Realcredits, illusorisch gemacht werden. Es ist ja selbstverständlich und schließlich auch nicht gut möglich, daß eine Lagerhausgesellschaft ausschließlich und alle ihr zur Beleihung angetragenen eigenen Warrants auch wirklich wird beleihen können und wollen. Das würde eben Extramittel und Einrichtungen voraussetzen, welche weit über den anfänglich gezogenen engen Kreis der Gesellschaft hinausgehen und dem ganzen Unternehmen einen Character verleihen würden, welcher ihm an und für sich gar nicht hat innewohnen sollen. Da nun aber bei den einer Lagerhausgesellschaft zur Beleihung angetragenen Warrants nothwendigerweise eine Auswahl geschehen muß, so ist es wohl gewiß klar, daß hierbei leider nur zu oft die Bevorzugung der einen oder anderen Persönlichkeit den Ausschlag geben würde. Der anfänglich also beabsichtigte Realcredit würde dadurch immer noch den sehr unangenehmen und durchaus zu vermeidenden Beigeschmack eines verkappten Personalscredits erhalten. Es würde weiter denjenigen Warrants, welche von der Gesellschaft nicht zur Beleihung angenommen werden sollten, insofern auch noch eine gewisse indirecte Benachtheiligung erwachsen, als dieselben in den Augen des Publicums an Werth verlieren würden. Man würde sich unwillkürlich fragen, weshalb der eine Warrant von der Gesellschaft beleihen, der andere dagegen wieder nicht beleihen worden sei, und würde dem letzteren oft deshalb eine geringere Creditwürdigkeit beilegen und ihn mit mißtrauischen Augen betrachten. Der Inhaber eines derartigen Warrants hätte also den doppelten Nachtheil, daß erstens die eigene Gesellschaft die Beleihung des Warrants zurückgewiesen hat und zweitens, daß es ihm viel schwerer fallen würde, auch anderswo Geld auf seine Waaren zu erhalten, die doch dabei um nichts schlechter und weniger creditfähig zu sein brauchen, als andere, vom Lagerhause selbst beliehene Waaren. Die Erfahrung, welche man in anderen Ländern mit den Warrants gemacht hat, hat auch gelehrt, daß man eine Beleihung derselben von Seiten der Lagerhäuser selbst für nicht angebracht hält. So wird z. B. in England, demjenigen Lande, in welchem sich der Warrantverkehr wohl am meisten entwickelt haben dürfte, die Beleihung der Warrants nur von Banquiers und Producten- oder Wechselmaklern ausgeführt. Das Beispiel Englands dürfte aber nach Ansicht des Börsen-Comités gerade bei Beurtheilung dieser Frage sehr berücksichtigenswerth, wenn nicht maßgebend sein. Alle diese Bedenken, welche dem Börsen-Comité bei Bepriifung dieser Angelegenheit aufgestiegen sind, erlaubt sich dasselbe zur geneigten Berücksichtigung zu empfehlen, und darum zu ersuchen, diejenigen Paragraphen der ministeriellen Vorlage, welche von der Beleihung der Warrants von Seiten der Lagerhausgesellschaften selbst handeln, ganz zu streichen.

- „2) In gleichem Sinne muß das Börsen-Comité seine Meinung dahin äußern, daß es den Lagerhausgesellschaften nicht gestattet werden dürfe, den commissionsweisen Verkauf der ihnen zur Lagerung anvertrauten Waaren zu bewerkstelligen. Ob der Verkauf der Waare von Seiten der Lagerhausgesellschaften ein commissionsweiser oder ob er ein solcher für eigene Rechnung der Gesellschaft

gewesen ist, das genau festzustellen, dürfte doch in vielen Fällen sehr schwer, wenn überhaupt möglich sein. Dadurch aber würden die Gesellschaften verleitet werden, unter für sie günstigen Conjecturen auch Verkäufe für eigene Rechnung auszuführen und Speculationsgeschäfte zu betreiben. Derartige dürfen aber nie und nimmer, wie solches ja auch in der ministeriellen Vorlage verboten wird, zu den Functionen der Lagerhäuser gehören. Es mag hier darauf hingewiesen werden, daß auch in den ausländischen resp. Gesetzesbestimmungen ein derartiges Verbot wohl vorgesehen ist, wie z. B. der § 4 des französischen Ergänzungsstatuts vom 12. Mai 1859 ausdrücklich Folgendes sagt: „Der Verwaltung von Lagerhäusern oder Auktionsfälen ist es verboten, sowohl für eigene, als auch für fremde Rechnung sich an Geschäften oder Speculationen zu betheiligen, deren Gegenstand die bei ihnen gelagerten Waaren bilden.“ Selbstverständlich muß es aber sonst den Lagerhausgesellschaften unbenommen bleiben, eine ihnen zur Lagerung anvertraute Waare dann zu verkaufen, wenn der Termin, bis zu welchem die Waare der Gesellschaft übergeben war, bereits abgelaufen, die Waare aber nicht zurückgenommen, und überhaupt über dieselbe vom Waareninhaber nicht anderweitig verfügt werden ist; doch dürfte ein derartiger Verkauf nach Ansicht des Börsen-Comités auch nur in einer öffentlichen, vorher gehörig zu publicirenden Auction bewerkstelligt werden.

- „3) Glaubt das Kevaler Börsen-Comité noch seiner Ueberzeugung dahin Ausdruck geben zu müssen, daß es für das gute Gelingen und Gedeihen der ganzen Sache durchaus nothwendig wäre, wenn das junge in's Leben zu rufende Institut nicht durch allzustrenge Gesetzesbestimmungen eingeengt und in seiner Entwicklung von vornherein gehemmt würde. Die betreffenden Bestimmungen für den Verkehr der Warrants und die Beziehungen des Lagerhauses zum Publicum müßten auf möglichst breiter Grundlage nach möglichst elastischen Gesichtspunkten ausgearbeitet werden. Die Lagerhäuser und die von ihnen ausgegebenen Warrants sind eben die Frucht des freien Verkehrs, welche sich erst allmählig aus der kaufmännischen Praxis zu ihrer jetzigen Reife herausgebildet hat. Will man diese in Rußland noch nicht einheimische Frucht auch auf hiesigen Boden verpflanzen, will man haben, daß dieselbe auch hier gut reife und Segensreiches dem Lande, dem sie nun angehören soll, schaffe, so muß man ihr diejenige Behandlung angedeihen lassen, an die sie sich in ihrem Heimathlande gewöhnt hat, wo sie bis jetzt am schönsten und stärksten zur Entwicklung gelangt ist. Und als dasjenige Land, in welchem bis jetzt das Lagerhauswesen und der Warrantverkehr sich am meisten eingebürgert hat, glaubt das Börsen-Comité unzweifelhaft England bezeichnen zu müssen. So paradox es auch für den Augenblick klingen mag, so ist es doch der Fall: gerade in England, dem Lande, dessen den ganzen Weltmarkt beherrschenden Handel man sich heutzutage ohne den ausgedehnten Warrantverkehr kaum mehr denken kann, gerade in England ist ein Specialgesetz für Warrants niemals erlassen worden, sondern dieselben sind in ihrer jetzigen Gestaltung ein „Product des englischen Handels und des Handelsgewohnheitsrechts.“ Keine einengenden

Gesetzesbestimmungen haben hier die Entwicklung dieses Instituts gehemmt, frei und ohne Fesseln hat es sich aus sich selbst, aus den Bedürfnissen des Handels und lebhaften Verkehrs zu seiner augenblicklichen Vollkommenheit herausgebildet. Die Praxis allein und die freie Concurrenz sind hier zu gleicher Zeit Lehrmeisterin und Gesetzgeberin gewesen. In andern Ländern dagegen hat man wieder das Lagerhauswesen von Anfang an in ein durch schablonenhafte Bestimmungen engbegrenztes System einzuzwängen gesucht, aber da stellte sich heraus, daß statt des großen kräftigen Baumes, welchen man groß zu ziehen meinte, nur ein verkümmertes Treibhauspflänzchen sich entwickelte, welches den Keim der Untauglichkeit und des frühen Absterbens bald nur zu deutlich auf der Stirn trug. Mag die Erfahrung, welche andere Staaten hierin gemacht haben, Rußland zum Nutzen gereichen und es lehren, das Richtige in dieser Sache zu treffen. Auch dürfte es in der That nicht gut möglich sein, bereits jetzt allzu minutiöse Bestimmungen für das Lagerhauswesen in Rußland auszuarbeiten. Die Sache ist hier noch vollständig fremd, sie muß erst den Bedürfnissen angepasst werden, und was sich in jedem speciellen Falle als nothwendig herausstellt, das kann erst die Praxis und eine längere Erfahrung lehren. Es ist aber bekannt, daß Praxis und Theorie nur zu oft sehr weit von einander getrennte Wege wandeln und die erstere die Lehren der letzteren nicht selten Lügen straft.

„Nachdem nun das Börsen-Comité in Obigem seine Stellung der in Rede stehenden Angelegenheit gegenüber im Allgemeinen genügend klargelegt zu haben glaubt, erlaubt es sich in Folgendem noch die einzelnen Punkte der ministeriellen Vorlage einer näheren Beprüfung zu unterziehen, mit dem Bemerken, daß es nur diejenigen Paragraphen hier berühren wird, bei welchen es eine von der Vorlage abweichende Ansicht vertritt.

„ad § 2. Das Börsen-Comité ist der Ansicht, daß die Lagerhausverwaltung die Versicherung der Waaren nicht für eigene Gefahr übernehmen dürfe, sondern gehalten sein soll, die Versicherung auf Wunsch des Waareneinhabers nur bei einer der bereits bestehenden Gesellschaften zu übernehmen. Die Versicherung der Waaren bei den Lagerhausverwaltungen selbst dürfte den Versicherten keine genügende Sicherheit bieten, und müßte eine ganz bedeutende Vermehrung ihres Gründungs- und Betriebseapitals zur Folge haben, was wieder das Inslebentreten derartiger Gesellschaften sehr erschweren würde.

„Zu Betreff der Frage, ob zwei (Lagerquittung und Warrant) oder nur ein Schein von der Lagerhausverwaltung ausgegeben werden solle, bekennet sich das Börsen-Comité zu der Ansicht, daß prinzipiell gegen die Ausgabe zweier Scheine ja nichts eingewandt werden könne, daß es aber doch in vielen Fällen einfacher und thümlicher erscheinen dürfte, nur einen Schein, der wie in England zugleich auch als Warrant zu dienen hätte, auszugeben.

„Ebenso dürfte auch der Transport der Waaren von Seiten der Lagerhäuser theoretisch wohl zulässig erscheinen, würde aber, wenn er in größerem Umfange und

nach weiteren Entfernungen hin betrieben werden sollte, sich practisch schwer durchführbar erweisen, da er große Extraeinrichtungen und eine viel complicirtere innere Organisation der Lagerhäuser voraussetzen würde.

„Ganz entschieden muß sich das Börsen-Comité gegen einen von Seiten der Lagerhäuser betriebenen commissiionsweisen Verkauf der Waaren und dagegen aussprechen, daß es den Lagerhäusern gestattet werden solle, die von ihnen ausgestellten Warrants auch selbst zu beleihen. Die Gesichtspunkte, von welchen sich das Börsen-Comité bei Abgabe dieser von der ministeriellen Vorlage abweichenden Ansicht hat leiten lassen, sind bereits vorher eingehend erörtert worden.

„ad § 8. Es sollte jeder unbescholtenen Privatperson erlaubt werden, Lagerhäuser zu eröffnen, auch ohne vorherige Einholung einer Erlaubniß seitens des Finanzministers. Eine derartige einengende Bestimmung würde die Errichtung der Lagerhäuser sehr erschweren und umständlich machen. Man sollte auch hier nur die freie Concurrenz walten lassen. Diejenigen Lagerhäuser, welche etwa auf unreeller und unsolider Basis angelegt sein sollten, würden sehr bald ihre Anziehungskraft auf das Publicum verlieren, ihre Warrants würden für nicht creditwürdig gehalten werden, und dieselben hätten sich rasch ihr eigenes Todesurtheil gesprochen.

„§ 10 hätte nach Ansicht des Börsen-Comités ganz wegzufallen. Die Hinterlegung eines Salogs von 5 % des Grundcapitals bei der Reichsbank kann nicht als eine vollständige Sicherstellung der etwa von der Lagerhausgesellschaft den Waareninhabern zu zahlenden Entschädigungen angesehen werden. Ein einfaches Beispiel mag diese Behauptung illustriren. Eine Gesellschaft mit einem Grundcapital von 500,000 Rubel könnte in ihren Lagerhäusern sehr gut Waaren im Werthe von 1 Million Rubel und noch höher aufnehmen. Gegen diese colossale Summe ist aber der Salog von 25,000 Rubel (5 % vom Grundcapital), welcher den Waareninhabern als einzige Sicherheit bleibt, wenn die Gesellschaft nicht im Stande sein sollte, allen von ihr übernommenen Verpflichtungen nachzukommen, ein derartig geringer, daß er garnicht in Betracht kommen kann, sondern im Gegentheil noch dazu angethan erscheint, das Publicum oft irrezuführen und gewisse Gesellschaften mit dem Nimbus einer vertrauenerweckenden Sicherheit zu umgeben, welchen sie sonst zu beanspruchen nicht berechtigt wären. Das Börsen-Comité hält es für angebracht, die Bestimmung über den Salog ganz zu streichen, und auch hier die freie Concurrenz walten zu lassen. Der Inhaber einer Waare würde dann, bevor er die Waare einem Lagerhause übergiebt, sich zuerst von der Solidität desselben überzeugen und nicht ohne Information demselben ein blindes Vertrauen entgegentragen.

„§ 11 hätte ebenfalls wegzufallen, weil das Börsen-Comité sich überhaupt nicht damit einverstanden erklären kann, daß die Lagerhausgesellschaft die Versicherung der Waare für eigene Gefahr übernehmen darf. Eine Salogstellung von 5 % des Grundcapitals dürfte außerdem hier noch eher keine genügende Sicherheit bieten.

„ad § 13. In Betreff der Verantwortlichkeit der Lagerhausgesellschaften für den Verderb der Waaren wäre noch hinzuzufügen, daß die Gesellschaft nicht verantwortlich gemacht werden kann, wenn der Verderb der Waaren durch eine vis major oder dem

ähnliche Ursachen herbeigeführt worden ist. Bei Waaren, welche einem sehr leichten raschen inneren Verderb ausgesetzt sind, hätte der Waareninhaber sich zuerst mit der Gesellschaft darüber zu verständigen, ob dieselbe für die Unversehrtheit der Waaren aufkommen will, anderenfalls dieselbe nicht verpflichtet werden dürfte, für den Schaden einzustehen.

„ad § 15. Die Einsetzung einer Regierungsinspection zur Beaufsichtigung der Lagerhäuser, welche in deren Thätigkeit jeden Augenblick eingreifen und wenn sie es will, dieselbe auch hemmen darf, hält das Börsen-Comité für eine unnütze Maßregel, welche außerdem die Entwicklung des Lagerhauswesens sehr beschränken, wenn nicht ganz lahm legen würde. Bei einem Institute, welches wie die Lagerhäuser derartig der Oeffentlichkeit und dem fluctuirenden Verkehr preisgegeben ist, werden etwaige Schäden oder Mängel, geschweige denn gesetzwidrige Handlungen, auch ohne Regierungsinspection sofort aufgedeckt werden, und diejenige Gesellschaft, welche sich derartige Vergehen resp. Fehler zu Schulden kommen läßt, wird allein durch die freie Concurrenz bald genug existenzunfähig gemacht werden.

„ad § 16. Aus den wiederholt erörterten Gesichtspunkten hält es das Börsen-Comité für durchaus unpractisch, daß die genauen Regeln für den Empfang, die Aufbewahrung, den Transport der Waaren, ebenso wie die Fixirung des Preises für diese Dienstleistungen von Seiten der Lagerhäuser noch einer Bestätigung durch den Finanzminister unterliegen sollen. Die Praxis wird auch hier das Ihrige thun und bald das allgemein Giltige für diese Punkte feststellen; diejenige Gesellschaft, welche das Publicum am coulaantesten und solidesten bedient, dabei zu gleicher Zeit aber keine zu hohen Preisnotirungen hat, wird bald den Vorzug erlangen und für die übrigen Gesellschaften maßgebend werden. Eine Bestätigung dieser Details seitens des Ministeriums wäre erstens eine drückende Erschwerung, zweitens aber practisch durchaus ohne Werth, weil das Ministerium selbst auch noch nach Einholung der Meinungsäußerungen der betr. Börsen-Comités doch fast nie im Stande wäre, die hier in Betracht kommenden localen Verhältnisse so genau kennen zu lernen, daß es ein maßgebendes Urtheil abgeben könnte.

„ad § 18. Es dürfte in vielen Fällen genügend erscheinen und wäre sogar oft vorzuziehen, nur einen Schein, der zugleich dann auch als Warrant dienen würde, auszugeben, weil die ganze Manipulation dadurch sehr vereinfacht und den bei zwei Scheinen leicht möglichen Mißbräuchen vorgebeugt werden könnte. Bei der Ausgabe nur eines Scheines könnten die §§ 23 und 25 außerdem ganz in Wegfall kommen. Auch der Inhalt des § 26 spricht durchaus dafür, daß nur ein Schein von der Lagerhausverwaltung ausgegeben werde.

„ad § 28. Die Worte: „noch vom ersten Beleihner“ wären hier zu streichen, weil das Börsen-Comité der Ansicht ist, daß der erste Beleihner des Warrants nichts mehr mit einer späteren eventuellen Zahlung zu thun haben sollte. Erhält der Vorzeiger des Warrants nicht sein Geld zum bestimmten Termin, so hat er sich nur direct an den Waareninhaber, nicht aber an seinen Vormann, zu wenden. Bezahlt der Waareninhaber nicht seine Schuld, so kann bei der Lagerhausverwaltung auf

öffentlichen Verkauf der Waare angetragen werden. Das Recht des Regresses an den früheren Darlehner sollte durchaus nicht gestattet, dem Warrant überhaupt die Nchlichkeit mit dem Wechsel so viel wie möglich genommen werden. Der Inhaber des Warrants hat sich schließlich nur an die Waare selbst zu halten. Dadurch wird die Möglichkeit eines etwa in solchem Falle mitspielenden Personalcredits gleich ausgeschlossen und der Character des reinen Realcredits gewahrt. § 29 würde bei einem solchen Vorgehen ganz wegfallen. Auch ein Protest wäre unnöthig, sondern mit einer einfachen Anzeige bei der Lagerhausverwaltung und Antrag auf Verkauf der Waare wäre das Nothwendige wahrgenommen. Die im § 30 vorgesehenen Proceßkosten würden sich auf viel geringfügigere Gerichtskosten, welche etwa durch die Auction der Waare entstehen dürften, reduciren. Die im § 32 enthaltene Bestimmung, nach welcher dem Inhaber des Warrants, wenn aus dem Verkauf der Waare der Warrant nicht völlig bezahlt gemacht werden kann, das Recht eingeräumt wird, gegen alle früheren Darlehner klagbar zu werden, müßte derart umgeändert werden, daß der Inhaber des Warrants sich dann nur an den Waareninhaber zu halten hat.

„ad § 34. Ein Duplicat für eine etwa verloren gegangene Quittung oder einen Warrant dürfte unter keinen Umständen ausgegeben werden. Den Beweis wirklich zu liefern, daß das betr. Papier in der That abhanden gekommen, dürfte wohl äußerst schwer sein und durch die ausgestellten Duplicate würde einem großen und durchaus zu vermeidenden Unfug Thür und Thor geöffnet werden. Besser würde es sich empfehlen, bei einem etwaigen Verluste des Documents eine kurz terminirte Publication zu erlassen und die Waare später zu verkaufen.

„Bei § 37 hat nach Analogie des früher Gesagten das Wort „protestirten“ wegzufallen.

„ad § 39. Die Warrants sollten von den Creditinstituten nicht ganz wie Wechsel zum Discout angenommen werden, da ihnen eben die Art und der Character eines Wechsels durchaus abgehen soll. Es müßten für diese Papiere besondere Regeln bei der Reichsbank ausgearbeitet werden.

„ad § 40. Da dem Warrant der Character eines Wechsels abgehen soll, müßte auch die Gebühr für das Wechselblanquet wegfallen und nur eine Stempelmarke von 60 Kop. erhoben werden.

„ad § 41. In Betreff der Bestimmung, daß die von den Lagerhäusern für Ausstellung der Quittungen und Warrants zu erhebenden Gebühren einer Bestätigung des Finanzministers unterliegen sollen, dürfte dasselbe gelten, was über § 16 gesagt worden ist.“

Ueber die späteren Verhandlungen in Angelegenheit des Lagerhauswesens in einer besonderen ad hoc niedergelegten Commission des Finanzministeriums sind dem Börsen-Comité von seinem ständigen Vertreter in Petersburg folgende Mittheilungen zugegangen:

Diese Conferenz tagte in Petersburg am 3., 8., 10. und 13. December 1884 und bestand fast nur aus Vertretern des Finanzministeriums, nämlich dem Gehülfen des Finanzministers Nikolajew, dem Director des Handels-Departements Jermakow,

dessen Vicedirector Behr, Schwanebach, Vicedirector der Credit-Canzlei, Thur, Ziemssen, Director der Reichsbank, ferner einigen Vertretern von Banken, den Vertretern des Rubinsker und des St. Petersburger Börsen-Comités und endlich Herrn Consul N. Fenger aus Riga. Letzterer wurde von dem Finanzminister in Folge einer mündlichen Unterredung, welche er mit demselben gehabt, als Besitzer von Elevatoren in Riga, zu dieser Conferenz hinzugezogen.

Als Vorsigender in der Conferenz fungirte der Gehilfe des Finanzministers Nikolajew und legte derselbe ganz festformulirte Fragen der Conferenz vor.

Es wurden nun in der ersten Sitzung nachfolgende Fragen behandelt:

- 1) Soll den Lagerhäusern das Recht eingeräumt werden, ihre Warrants selbst zu beleihen?
- 2) Sollen die Lagerhäuser das Recht haben, die bei ihnen deponirte Waare selbst zu versichern?
- 3) Ist es nothwendig, daß die in den Lagerhäusern gegen Herausgabe eines Warrants deponirte Waare versichert werde?
- 4) Soll den Lagerhäusern das Recht eingeräumt werden, die Waare zu transportiren?
- 5) An- und Verkauf der Waare durch die Lagerhäuser in Commission oder für eigene Rechnung?

ad 1. sprach sich die Mehrzahl dahin aus, daß man den Lagerhäusern doch das Recht, ihre Warrants zu beleihen, einräumen müßte, da man sonst schwerlich annehmen könne, daß sie sich rentiren würden.

ad 2. Die Versicherung der Waaren seitens der Lagerhäuser selbst wurde von der Mehrzahl abgelehnt.

ad 3. Die Versicherung der gegen Warrants hinterlegten Waaren soll obligatorisch sein.

ad 4. Die Lagerhäuser sollen nur das Recht haben, die Waaren am Orte, wo sie sich befinden, bis zur nächsten Eisenbahnstation und von der Eisenbahnstation zum Ladeplatz am Hafen zu transportiren.

ad 5. Weder Ankauf noch Verkauf von Waaren seitens der Lagerhäuser, weder in Commission noch für eigene Rechnung, soll ihnen gestattet werden, lautete die einstimmige Entscheidung der Conferenz.

Als 6. Frage wurde noch darüber verhandelt, ob die Lagerhäuser das Recht haben sollen, in Commission die Zollbereinigung derjenigen Waaren, welche dem Zoll unterliegen, zu besorgen, und dahin entschieden, daß sie das nur da auszuführen berechtigt sein sollen, wo sich ihre Lagerhäuser befinden.

In der demnächsten Sitzung hatte man sich nach langen Debatten dahin geeinigt, daß erstens zwei Documente ausgestellt werden sollen: der Warrant und die Quittung. Man plaidirte auch für die Ausgabe nur eines Documentes namentlich von dem Gesichtspunkte aus, daß man in Belgien, wo ursprünglich nur ein Document im Gebrauch war, ein Gesetz exportirte, nach welchem zwei Documente herausgegeben werden sollten

und doch wiederum zum System des einen Documents zurückgekehrt war. Bei der Abstimmung sprach sich jedoch die Majorität der Mitglieder der Commission für zwei Documente aus.

Die Verhandlungen über die Frage, in welcher Weise die Indossanten haften sollen, ob alle solidarisch oder nur einer, zogen sich sehr in die Länge und sprach sich erst in der folgenden Sitzung die Majorität dahin aus, daß die Indossanten nicht alle solidarisch haften sollen. — Zunächst und vor allen Dingen haftet die Baare und dann, im Falle eines Blanco, der erste Darlehempfänger. Doch soll es hierbei den Indossanten unbenommen sein, wenn sie es wünschen, auch eine Haftpflicht zu übernehmen, was sie mit dem zu ihrem Indosso hinzuzufügenden Vermerk „mit Recurs auf mich“, thun können. Nach langen Verhandlungen darüber, ob im Normalstatut ausdrücklich Erwähnung geschehen soll, daß auf diese Weise die Haftpflicht auch von den übrigen Indossanten übernommen werden kann, sprach sich die Majorität der Anwesenden dagegen aus.

Hierauf ging man auf die Frage über, wer solche Lagerhäuser mit Herausgabe von Warrants errichten dürfe (§ 7 des Projects des Finanzministeriums). — Zum ersten Theil dieses Artikels wurden noch als hierzu berechnigte Personen die Landschaften (земство) hinzugefügt. — Hier entspann sich eine sehr lebhaftc Verhandlung darüber, ob man den Eisenbahnen gestatten könne, Lagerhäuser mit Herausgabe von Warrants zu errichten, und sprach sich, nach sehr vielseitigen Für- und Widerreden und nach Einholung eines Meinungsauspruches jedes einzelnen Mitgliedes der Commission seitens des Präsidirenden, eine ziemlich große Majorität zu Gunsten der Eisenbahnen aus. Ueber die Buchführung und Verwaltung der Lagerhäuser, welche ganz streng von der allgemeinen Verwaltung der Bahn geschieden sein sollen, werden im Normalstatut gewisse Normen aufgestellt werden.

Die Frage, ob man auch Stadtgemeinden gestatten könne, Lagerhäuser zu errichten, wurde mit der Einschränkung gestattet, daß ihnen nicht das Recht zustehen solle, ihre Warrants selbst zu beleihen.

Gegen eine Cautions-Bestellung von 5% des Capitals sprach man sich einstimmig aus, weil man diesen Betrag für zu gering erachtete und eine größere Cautionsbestellung das Zustandekommen des ganzen Unternehmens, welches ohne Zweifel ziemlich bedeutende Summen erfordern würde, in Frage stellen würde. Dagegen soll im Normalstatut ein Artikel die Bestimmung enthalten, daß die Gebäude und die Grundstücke der Lagerhäuser nicht veräußert oder verpfändet werden dürfen, so lange nicht das Lagerhansgeschäft vollständig abgewickelt ist. — Ebenso sprach sich die Majorität striet gegen jede Inspection seitens des Staates aus.

In der darauffolgenden vierten Sitzung wurde seitens eines Mitgliedes der Commission abermals versucht, dieselbe von ihrem Beschluß, auch den Eisenbahnen das Recht zur Gründung von Lagerhäusern mit Herausgabe von Warrants und Beleihung derselben einzuräumen, abzubringen. — Nach längeren lebhaften Verhandlungen darüber entschied die Commission, bei ihrem Beschluß zu verbleiben, mit dem Vermerk, daß jedenfalls das für die Lagerhäuser und deren Operationen bestimmte Capital von dem allgemeinen Eisenbahn-Capital ganz getrennt sein und verwaltet werden muß.

Der Antrag desselben Mitgliedes der Commission, den Lagerhäusern zu untersagen, in besondere Vereinbarungen mit den Eisenbahnen hinsichtlich des Transports der im Lagerhause lagernden Waaren zu treten, da befürchtet werden müsse, daß die Eisenbahnen den größeren Lagerhäusern Refactionen gewähren würden, wurde mit großer Majorität abgelehnt.

Ferner ging man auf Veranlassung des Vertreters des Rybinsker Börsen-Comités zu der Frage über, ob Ausländern oder ausländischen Gesellschaften gestattet sein soll, in Rußland Lagerhäuser anzulegen, wobei von ihm angedeutet wurde, wie gefährlich eine Bewilligung dazu für den russischen Handel werden könne, angesichts dessen, daß dieselben nur von egoistischen Motiven geleitet werden und nicht im Interesse des russischen Handels handeln würden. — Dieser Antrag wurde unter Hinweis auf die bestehenden Conventionen mit einzelnen Staaten und das Prinzip der russischen Gesetzgebung, das Recht Handel zu treiben Jedermann ohne Unterschied der Nationalität zu gestatten, sowie auf das Recht der Concessionirung, welches der Regierung zusteht, abgelehnt, jedoch dabei mit ziemlicher Majorität bestimmt, in dem Journal der Commission der Frage Erwähnung zu thun und dabei den Wunsch auszusprechen, daß ausländischen Gesellschaften nicht anders gestattet werden könne, in Rußland Lagerhäuser mit Herausgabe von Warrants und den damit verbundenen Operationen anzulegen, als wenn sie ein vom Minister-Comité auf Grundlage des Normalstatuts ausgearbeitetes und bestätigtes Statut besäßen.

In den weiteren Verhandlungen wurde ferner beschlossen, den Art. 15 des Thur'schen Projects hinsichtlich der Haftpflicht der Lagerhäuser darin, daß die Waaren bei ihnen nicht verderben, anzunehmen, wobei sie natürlich für *force majeure* nicht verantworten können. Es soll aber gestattet sein, den Lagerhäusern für die *Tara* etc. zu haften, in welchem Falle es den Interessenten freisteht, freiwillige Vereinbarungen zu treffen, die im Warrant besonders vermerkt sein müssen.

Hinsichtlich der Tarification der Lagerkosten wird bestimmt, daß ein einmal festgestellter Tarif nicht vor Ablauf von 3 Monaten geändert werden kann. Auf der Rückseite des Warrants sollen die Bedingungen, unter denen die betreffende Waare lagert, abgedruckt sein.

Zum § 7 des Projects des Finanzministeriums soll noch hinzugefügt werden, daß es auch den Börsen-Vereinen gestattet sein soll, Lagerhäuser mit Herausgabe von Warrants anzulegen.

Zum Schluß wurde endlich noch festgestellt, daß die Beleihung der Warrants einer Lagerhaus-Gesellschaft nicht von einer anderen Lagerhaus-Gesellschaft vorgenommen werden dürfe. Eine Lagerhaus-Gesellschaft soll nur ihre eigenen und nicht fremde Warrants beleihen dürfen. Das Capital, welches für diese Darlehn-Operationen verwandt werden soll, soll von dem übrigen Capital ausgeschieden sein und ganz getrennt von demselben verwaltet werden. Der Umfang der Darlehn-Operationen im Verhältniß zum Grund-Capital, soll vom Finanzministerium normirt werden. Endlich sollen Darlehn nur auf Waaren bewilligt werden, die einen Marktpreis haben und nicht raschem Verderben ausgesetzt sind. Die dem Lagerhause gehörigen Immobilien

müssen versichert sein und haften in erster Reihe dem Waareneigenthümer für allen Schaden.

Nach diesen Gesichtspunkten sollte das anfänglich von dem Finanzministerium geplante Normalstatut umgeändert und dann dem Reichsrath zur Bestätigung vorgelegt werden.

2. Der Petroleum = Export.

Auf Veranlassung des hiesigen Handlungshauses Joachim Christl Koch wandte das Börsen-Comité sich an das hiesige Stadtamt am 8. November 1885, Nr. 208 mit folgendem Gesuch:

„Es dürfte dem geehrten Stadtamte wohl nicht unbekannt sein, daß die Naphthaproductions-Gesellschaft Gebr. Nobel vor einiger Zeit am hiesigen Plage größere Petroleum-Reservoirs erbaut hat, in denen das per Bahn angebrachte Petroleum angesammelt werden soll, um darauf, in Fässern abgefüllt, entweder zum örtlichen Consum benutzt oder aber vornehmlich in größeren Quantitäten in's Ausland exportirt zu werden, wie letzteres bereits auch über Libau und St. Petersburg in bedeutendem Umfange geschieht. Leider hat aber der weit billigeren Bahnfrachten nach Libau und St. Petersburg wegen ein Export über hier bis jetzt nicht bewerkstelligt werden können und sind die Reservoirs nur für den örtlichen Consum benutzt worden. Bei dem Export über Libau hat sich nun aber der mißliche Umstand herausgestellt, daß man dort nicht immer im Stande gewesen ist, das zu exportirende Petroleum in genügenden Quantitäten abzufüllen und dasselbe mit der nöthigen Schnelligkeit und Präcision zu expediren und da abgesehen hiervon auch noch die Frachten von hier in's Ausland meist billige sind, so ist die Gesellschaft Gebr. Nobel nicht abgeneigt, einen Theil ihrer Naphthaproducte auch über hier zu exportiren, vorausgesetzt, daß sich die Expeditionskosten hier nicht zu hoch stellen, und dadurch ein Export über hier unmöglich gemacht wird.

„Die die Gesellschaft Gebr. Nobel am hiesigen Plage vertretende Firma J. C. Koch hat nun an das Börsen-Comité ein Gesuch gerichtet, das Börsen-Comité wolle bei dem Stadtamt dahin wirken, daß: 1) die Stadtabgabe für leere Petroleumfässer von 3 Kop. auf 1 Kop. und 2) die Stadtabgabe auf Petroleum (in dem Abgabentarif Mineralöl benannt) von $\frac{1}{2}$ Kop. auf $\frac{1}{4}$ Kop. per Pud ermäßigt werde, — eine Bitte, welche das Börsen-Comité, indem es derselben hierdurch nachkommt, auch von sich aus nur nach Möglichkeit unterstützen kann. Der Satz von 3 Kop. für leere Petroleumfässer erscheint überhaupt viel zu hoch, wenn man in Berücksichtigung zieht, daß z. B. leere Spritgebinde, welche den verhältnißmäßig hohen Werth von 15—25 Rubel pro Faß repräsentiren, auch nur 3 Kop. zahlen. Ein leeres Petroleumfaß dürfte aber wohl höchstens nur auf $1\frac{1}{2}$ —2 Rbl. zu veranschlagen sein. Es darf ferner nicht außer Acht gelassen werden, daß Petroleum selbst in den letzten Jahren ganz enorm im Preise gefallen ist, ein Umstand, der auch weiter in Anbetracht des zu erwartenden größeren Exports von Petroleum und ebenso auch Naphtharückständen die

zweite Bitte vollkommen rechtfertigt, daß nämlich die Stadtabgabe auf Petroleum von $\frac{1}{2}$ auf $\frac{1}{4}$ Kop. per Bud ermäßigt werde. Es mag vielleicht nicht überflüssig erscheinen, hier noch zu bemerken, daß, wie dem Börsen-Comité bekannt ist, auch die Libausche Stadtverwaltung vor etwa 2 Jahren, als in gleicher Veranlassung dasselbe Gesuch an sie gerichtet wurde, eine Herabsetzung der Stadtabgabe auf Petroleum bereitwilligst genehmigte.

„Das Börsen-Comité glaubt, daß es bei dem geehrten Stadtamte nicht noch einer besonderen Erwähnung bedarf, wie wünschenswerth es gerade jetzt, bei dem fast vollständigen Darniederliegen unseres Exports, erscheint, einen neuen Zweig desselben nach unserem Platz zu locken und ihn womöglich dauernd an denselben zu fesseln zu suchen, wie nicht in erster Linie der Kaufmannschaft, in zweiter auch der Stadt selbst, und endlich nicht zum wenigsten unserer Arbeiterbevölkerung nur Nutzen und Erwerb daraus erwachsen kann. Im Hinblick auf diese überzeugenden und zwingenden Gründe hofft das Börsen-Comité baldigst einer zustimmenden Rückäußerung des Stadtamtes entgegensehen zu können.“

Mittels Schreibens des Stadtamts vom 12. November, Nr. 1728 wurde dem Börsen-Comité dann mitgetheilt, daß seine Bitte genehmigt und die Stadtabgabe für leere Petroleumfässer von 3 auf 1 Kop. pro Faß und auf Petroleum von $\frac{1}{2}$ auf $\frac{1}{4}$ Kop. pro Bud vom 1. November 1885 an ermäßigt worden sei. Durch diese Ermäßigungen wurde es denn auch ermöglicht, eine Schiffsladung Petroleum von hier ins Ausland im December 1885 zu expediren.

3. Deckladungen beim Holz-Export nach England.

Das Börsen-Comité erhielt unter dem 19. August 1885, Nr. 7120 von dem Departement des Handels und der Manufacturen folgende Benachrichtigung:

„Durch den § 24 des im Jahre 1876 in Großbritannien herausgegebenen Schifffahrtsgesetzes wird unter Anderem festgesetzt, daß, wenn ein Schiff, gleichviel ob englisches oder ausländisches, in der Zeit zwischen dem 31. October und 16. April in irgend einem Hafen des vereinigten Königreichs aus irgend einem außerhalb des vereinigten Königreichs befindlichen Hafen ankommt und als Deckladung, d. h. an einer ungedeckten Stelle auf dem Deck oder in einem gedeckten Raume, welcher nicht in dem die registrierte Tragfähigkeit des Schiffes ausdrückenden Rauminhalte inbegriffen ist, irgend welche Holzwaaren, als wie: Bretter jeder Art oder jegliche andere leichtwiegende Waaren führt und diese Ladung eine Höhe von mehr als 3 Fuß über dem Deck erweist, — der Schiffer gleichwie der Rheder, falls dieser sich als mitschuldig erweist, einer Strafzahlung von nicht mehr als 5 Pfd. Sterl. für jede 100 Cubikfuß Holzwaaren, die mehr verladen worden, als das durch diesen Artikel festgesetzte Quantum beträgt, unterliegen sollen.“

„Nach einer von der englischen Regierung erhaltenen Mittheilung, beobachten indeß einige der russischen Schiffe, welche die englischen Häfen besuchen, nicht die

oben angeführte Verordnung und wisciren daher der hierfür festgesetzten Strafe zu verfallen.

„In Folge dessen ersucht das Departement des Handels und der Manufacturen das Hevaler Börsen-Comité hierdurch ergebenst, desbezügliche Maßnahmen zu ergreifen, daß unsere in's Ausland gehenden Schiffer, sowie die Schiffsrheder mit dem genannten englischen Gesetz bekannt gemacht und dieselben auf die Nothwendigkeit der strengen Befolgung dieses Gesetzes aufmerksam gemacht werden.“

Unter Mittheilung des Obigen ersuchte das Börsen-Comité am 2. September 1885, Nr. 134 den Herrn Hafencapitän W. Mathieffen, bei etwaigen Holzabladungen von hier in's Ausland, die Capitäne der resp. Schiffe auf die in Rede bestehende Bestimmung und die für die Nichteinhaltung derselben festgesetzte Geldstrafe aufmerksam machen zu wollen.

H. M a k l e r w e s e n.

Anwendung des Stempelsteuer-Gesetzes auf die Schlußzettel der Makler.

Das Departement des Handels und der Manufacturen richtete am 24. April 1885 sub Nr. 3622 folgende Anfrage an das Börsen-Comité:

„Auf Grundlage des Punktes k. Art. 9 des Stempelsteuer-Ustaws, und nach Nr. 181 des alphabetischen Verzeichnisses zum genannten Ustaw unterliegen die von den Börsenmaklern nach dem § 2504 des Handelsustaws bei dem Abschluß von Waarengeschäften ausgestellten Schlußzettel der einfachen Stempelsteuer im Betrage von 60 resp. 10 Kop. für jeden Zettel, je nach der Höhe des betreffenden Geschäfts; in dem allegirten § 2504 des Handelsustaws ist nun Bezug genommen auf die §§ 2460—2467 desselben Ustaws und ist speciell in der dem § 2460 beigegebenen Form für die Schlußzettel der Makler die Frist für die Lieferung einer Waare mit 3—7 Tagen angegeben.

„In Folge dessen ist die Frage aufgeworfen worden: Hat der Börsenmakler das Recht, Schlußzettel mit der gewöhnlichen 60- resp. 10-Kop.-Stempelmarke auszustellen über den Abschluß derartiger Geschäfte, bei denen die Lieferung der Waare nicht sofort, sondern erst nach längerer Zeit (länger als 7 Tage) zu geschehen hat, oder müssen derartige Geschäfte auf notariellem Wege abgeschlossen und dabei die Gebühr für das erforderliche Stempelpapier je nach der Höhe der Summe der betreffenden Lieferungen entrichtet werden?

„Da das Departement des Handels und der Manufacturen es nun für nothwendig befindet, bevor eine Verfügung in dieser Angelegenheit erlassen wird, Auskunft darüber

zu erlangen, welcher Modus in dieser Beziehung an der Revaler Börse beobachtet wird, ersucht es das Revaler Börsen-Comité erbeucht, ihm in möglichst kurzer Zeit die nöthigen Daten und seine Meinungsäußerung in der angeregten Frage zukommen lassen zu wollen.“

Unter dem 14. Mai 1885, Nr. 101 antwortete darauf das Börsen-Comité dem Handelsdepartement Folgendes: Es müsse vor allen Dingen constatirt werden, daß weder an der Revaler, noch an den übrigen Börsen des Reichs jene einengende Bestimmung des § 2460 des Handelsstaws eingehalten werde, daß dagegen bei den weitaus meisten Waarenlieferungsgeeschäften, welche durch Vermittelung von Maklern abgeschlossen werden, eine viel längere als 7-tägige Lieferungsfrist in Frage komme. Namentlich sei solches auch der Fall bei sämtlichen Getreidekäufen auf Lieferung, welche meistens auf eine Lieferungsfrist von mehreren Monaten abgeschlossen würden. Wollte man das Recht der Börsenmakler auf Ausstellung der Schlußzettel über den Abschluß von Lieferungsgeeschäften auf eine höchstens nur 7-tägige Lieferungsfrist beschränken, während alle übrigen Geeschäfte mit längerer Lieferungsfrist nur auf notariellem Wege bei Bezahlung der weit höheren Actengebühr abzuschließen sein würden, so würde man dadurch unserem ganzen Handel ein neues Hemmniß anlegen und die Handelsartikel vertheuern. Die Bestimmung der Beilage zum § 2460 des Handelsstaws könne vielleicht damals, als sie aufgestellt worden, ihre gewisse Berechtigung gehabt haben, jetzt sei sie jedenfalls veraltet und in der Praxis nicht mehr anwendbar, da sie den Bedürfnissen des heutigen Handelsverkehrs nicht mehr entspreche. Das Börsen-Comité müsse sich daher durchaus gegen eine Geltendmachung dieser Bestimmung aussprechen und sei der Meinung, daß das Recht der Makler, Schlußzettel über den Abschluß von Lieferungsgeeschäften auszustellen, in Bezug auf die Lieferungsfrist keiner durch das Gesetz vorzusehenden Beschränkung zu unterwerfen sei.

Am 15. März 1886, Nr. 2473 wurde darauf das Börsen-Comité von dem Handelsdepartement in Kenntniß gesetzt, es sei nach Durchsicht dieser Frage seitens des Finanzministeriums anerkannt worden, daß, da: 1) für Handelsgeeschäfte, welche durch Vermittelung von Maklern abgeschlossen werden, durch das Gesetz keine Beschränkungen weder in Bezug auf die Lieferung der Waare, noch in Bezug auf den Ort, an welchem die Waare sich befindet, enthalten seien, und 2) auf Grundlage des Punktes ж. § 9 des Stempelsteuergesetzes (Fortsetzung vom Jahre 1879) die Schlußzettel der Makler mit der gewöhnlichen, nicht aber mit der proportionalen oder Actenstempelsteuer zu besteuern seien, — die Börsenmakler das Recht hätten, bei Bezahlung der gewöhnlichen Stempelsteuer (60 oder 10 Kop.) Schlußzettel über den Abschluß auch solcher Lieferungsgeeschäfte auszustellen, bei denen die Lieferung der Waare erst nach längerer Frist (länger als 7 Tage) zu geschehen hat.

I. Handelsgesetzgebung.

1. Einführung der russischen Hohlmaße in den Ostseeprovinzen.

Unter dem 30. October 1885, Nr. 2643 richtete die Ehstländische Gouvernements-Regierung folgendes Rescript an das Börsen-Comité:

„Auf Verwendung des gewesenen Kriegs-Gouverneurs von Riga und General-Gouverneurs von Ehst-, Liv- und Kurland wurde zur Vermeidung der Schwierigkeiten, welche sich im Rigaschen Handel bei Einführung der russischen Maße in den Ostseeprovinzen entgegenstellten, am 29. Mai 1845 Allerhöchst der Gebrauch des 20-Garnitz-Getreidemaßes in den Ostseeprovinzen gestattet.

„Im vergangenen Jahre wurde seitens der Rigaschen Stadtverwaltung um Einführung eines 5- und 10-Garnitz-Getreidemaßes (als Theilmaße des 20-Garnitzmaßes) nachgesucht, doch wurde dieses Gesuch nicht bewilligt. Bei Durchsicht dieser Angelegenheit stellte es sich heraus, daß das 20-Garnitzmaß, welches in den Ostseeprovinzen nur geduldet wurde im Hinblick auf eine Erleichterung des Getreideexports, gegenwärtig zum Ausmessen des Getreides gar nicht mehr gebraucht wird (das Getreide wird nach Gewicht verkauft), weshalb denn auch die Frage aufgeworfen wurde, ob die Beibehaltung dieses Maßes auch für die Zukunft als nothwendig erscheint? Diese Frage wurde vom Ministerium des Innern dem Livländischen Gouverneur zur Durchsicht übergeben, welcher seinerseits die Einführung der für das Reich gültigen Hohlmaße für nützlich erachtet und findet, daß nach dem Rückgange des Rigauer Getreide- und Leinisaatgeschäfts ein Uebergang zu den allgemein in Rußland gebräuchlichen Maßen für die wenigen Firmen, welche noch Handel mit den genannten Producten führen, nicht verlustbringend oder mit irgend welchen Schwierigkeiten verknüpft sein kann. Mit dieser Ansicht des Gouverneurs ist auch das Ministerium des Innern einverstanden.

„Mit Rücksicht nun darauf, daß der Allerhöchste Befehl vom 29. Mai 1845 sich auf alle drei Ostseegouvernements bezieht und daß eine Aufhebung desselben als eine für alle drei Provinzen gültige Maßregel erfolgen kann, beehrt sich die Ehstländische Gouvernements-Regierung auf Antrag des Departements für Handel und Manufacturen, das Kevaler Börsen-Comité zu ersuchen, sein Gutachten darüber abzugeben, inwieweit die Aufhebung der allegirten Gesetzesbestimmung in Bezug auf das Gouvernement Ehstland als zeitgemäß und zweckmäßig anzusehen wäre.“

Auf diese Aufforderung hin gab das Börsen-Comité am 1. November 1885 Nr. 204 folgendes Gutachten ab:

„Die officiële Einführung der russischen Getreidemaße für das Gouvernement Ehstland sieht das Börsen-Comité für eine Maßregel an, welche augenblicklich practisch wohl kaum auf irgendwie nennenswerthe Hindernisse stoßen dürfte, da hier bereits seit

längerer Zeit fast nur immer nach russischen Maßen gehandelt wird. Der einzige, freilich für unser Gouvernement sehr maßgebende Handelsartikel, bei welchem bis heutigen Tages solches noch nicht geschieht, sind Kartoffeln, welche auch noch gegenwärtig durchweg, und namentlich bei größeren Partien nach „Tonnen“ gekauft und verkauft werden. Für diesen Artikel wäre es daher wohl, hauptsächlich im Interesse des kleinen Landmannes und Bauern, wünschenswerth, daß das alte gebräuchliche Maß auch für die Zukunft beibehalten bliebe, was ja auch für den Handel im Allgemeinen nicht irgendwie hinderlich sein dürfte, da die Kartoffeln immer in Ostland selbst, wo sie producirt wurden, auch für Brennereizwecke wieder consumirt werden.“

2. Die Einführung des metrischen Maß- und Gewichtssystems in Rußland.

Seitens des Departements für Handel und Manufacturen lief unter dem 31. October 1885 Nr. 9397 folgendes Rescript an das Börsen-Comité ein:

„Der Vorstand der Kaiserlich russischen Technischen Gesellschaft hat dem Finanzministerium eine im Auftrage der Gesellschaft von dem Dr. phys. Schwolson verfaßte Broschüre über das metrische Maß- und Gewichtssystem und die Einführung desselben in Rußland überandt, in welcher außer den Vorzügen dieses Systems auch ein historischer Ueberblick über die Einführung desselben in den Staaten des westlichen Europas gegeben wird.

„Aus dem Inhalt dieser Broschüre ist ersichtlich, daß die Frage über die Einführung des metrischen Systems bei uns hauptsächlich deswegen entstanden ist, weil dieses System in denjenigen Staaten des Auslandes, mit welchen Rußland in Berührung kommt, seit langer Zeit bereits eingeführt ist, und weil bei den internationalen Handelsbeziehungen zum westlichen Europa, welche immer weitere Ausdehnung gewinnen, in den Zollämtern sich oft die Nothwendigkeit herausstellt, die metrischen Maße und Gewichte auf russische zu reduciren, was bedeutende Unbequemlichkeiten mit sich bringt. Deshalb ist die in Europa herrschende Bewegung zu Gunsten des metrischen Maß- und Gewichtssystems auch bei uns sympathisch begrüßt worden. Die Frage wegen Einführung des metrischen Maß- und Gewichtssystems in Rußland ist sowohl innerhalb der Kaiserlichen Academie der Wissenschaften, als auch vieler anderen gelehrten, industriellen und kommerziellen Gesellschaften einer Berathung unterzogen worden. Aus den in der Broschüre des Herrn Dr. Schwolson angeführten Daten ist ersichtlich, daß das metrische System bei uns schon in verschiedenen Fabriken eingeführt ist, daß die Große russische Eisenbahngesellschaft alle ihre Berechnungen in Bezug auf den internationalen Verkehr in Kilogrammen und Kilometern macht, daß sogar in einigen unserer Regierungsressorts, wie z. B. im Ministerium der Begecommunication, bei den diesem Ministerium vorzustellenden Projecten, die Maße nicht nur in russischen, sondern ebenso auch in metrischen Einheiten ausgerechnet werden müssen. Endlich hat die von dem Vorstande der Kaiserlich russischen Technischen Gesellschaft unter dem

Präsidium des Herrn A. W. Gadolin eingesetzte Commission, welcher die Beurtheilung der Frage über Einführung dieses Maß- und Gewichtssystems in Rußland aufgelegt war, die Einführung desselben als durchaus nothwendig anerkannt, wobei sie sich dahin aussprach, daß zur Vermeidung von Schwierigkeiten und Mißverständnissen, welche sich eventuell bei der Umänderung des jetzt bestehenden Systems und der Berechnung der Maße und Gewichte herausstellen könnten, es nützlich sein würde, vor der officiellen Einführung des neuen Systems: 1) bei jeder Art von Geschäftsabschlüssen den Gebrauch und die Berechnung nach den metrischen Maß- und Gewichtseinheiten gleichberechtigt neben den gegenwärtig gesetzlich bestehenden zu gestatten; und 2) das metrische System in Gebrauch zu setzen in verschiedenen Specialresorts, und namentlich: im Wegebau-, Kriegs-, Zoll-, Post- und Telegraphen- und im Medicinischen Ressort, in den Probirkammern, im Bauresort des Ministeriums des Innern und in den Eisenbahnverwaltungen.

„Nachdem diese Frage dem Herrn Finanzminister vorgetragen war, hat Se. Hohe Excellenz es für nützlich erachtet, u. A. auch die Meinung des Revaler Börsen-Comité's hierüber einholen zu lassen.

„Bei Uebersendung eines Exemplars der genannten Broschüre des Dr. Schwolson ersucht daher das Departement des Handels und der Manufacturen das Revaler Börsen-Comité ergebenst, in eine genaue Berathung darüber eintreten zu wollen, ob die Einführung des metrischen Maß- und Gewichtssystems in Rußland als möglich und zeitgemäß zu betrachten sei und über das Resultat dem Departement behufs Vortrags an den Herrn Minister berichten zu wollen.“

Das Resultat seiner Berathung theilte darauf das Börsen-Comité am 11. December 1885 Nr. 231, wie folgt, mit:

„Das Revaler Börsen-Comité kann sich zu der Absicht der Regierung, bei uns das metrische Maß- und Gewichtssystem officiell einzuführen, nur durchaus sympathisch verhalten. Hoffentlich wird diese Absicht möglichst bald verwirklicht. Die Vorzüge, durch welche sich gerade das metrische Maß- und Gewichtssystem vor allen übrigen derartigen Systemen auszeichnet, sind so bekannt und in die Augen fallend, daß das Börsen-Comité es für überflüssig hält, sie hier noch einzeln namhaft zu machen. Außerdem ist auch in der dem Börsen-Comité übersandten qu. Broschüre des Dr. Schwolson der große Nutzen, den speciell Rußland sich von der officiellen Einführung dieses Systems zu versprechen hat, so überzeugend klargelegt, daß das Comité auch in dieser Hinsicht von sich aus nichts Besonderes hinzuzufügen hätte.

„Daß die Einführung des metrischen Maß- und Gewichtssystems bei uns auch gewiß mit verschiedenen Schwierigkeiten verknüpft sein wird, unterliegt keinem Zweifel, aber diese Schwierigkeiten werden in keinem Falle so große und bedeutende sein, daß sie als unüberwindliche Hindernisse bei einer Verwirklichung der Absicht der Regierung angesehen werden könnten. Von den Institutionen, welche mit der Einführung des neuen Systems betraut werden werden, wird es abhängen, die sich etwa darbietenden Hindernisse durch geeignete Maßnahmen zu verringern und möglichst wenig fühlbar zu machen. Uebrigens kann von derartigen Schwierigkeiten nur in Bezug auf das gewöhnliche Volk die Rede sein, während bei den gebildeten Classen der Gesellschaft

dergleichen wohl kaum vorausgesetzt werden kann. Damit nun das gewöhnliche Volk sich rechtzeitig mit den Vorzügen und Eigenheiten des metrischen Systems vertraut machen kann, wird es sehr wünschenswerth sein, wenn die Regierung bei der Einführung des metrischen Systems den von der Kaiserlich russischen Technischen Gesellschaft vorgeschlagenen Modus berücksichtigen würde, und zwar vor der officiellen Durchführung des Systems es: 1) gestatten würde, bei jeder Art Geschäften das metrische Maß- und Gewichtssystem gleichberechtigt mit den bereits jetzt im Gebrauch befindlichen Systemen anzuwenden und 2) das metrische System in ausschließlichen Gebrauch bei allen Regierungsressorts einführen würde. Bei einem derartigen Modus der Einführung dürften erhebliche Schwierigkeiten kaum vorauszusehen sein. Uebrigens dürfte nach Meinung des Börsen-Comités diese vorbereitende Periode nicht zu lang ausgedehnt werden; eine zweijährige Frist würde hierzu genügen.

„Hinsichtlich der Frage, ob es practischer erscheinen dürfte, die neuen Maße und Gewichte mit den schon jetzt in allen europäischen Staaten gebräuchlichen, dem Lateinischen oder Griechischen entlehnten Benennungen zu bezeichnen oder ihnen neue, dem Russischen entnommene Namen zu geben, muß das Börsen-Comité sich im Interesse unserer internationalen Handels- und anderweitigen Beziehungen, durchaus für eine Adoption der aus dem Lateinischen und Griechischen stammenden Namen aussprechen. Dadurch daß auch Rußland die in Frankreich, Deutschland etc. gebräuchlichen Benennungen für die metrischen Maße und Gewichte bei sich einführt, wird der eminente Nutzen, welcher gerade für Rußland von einer Einführung des metrischen Maß- und Gewichtssystems erwartet werden muß, ein noch viel größerer und wesentlicherer werden.“

A n h a n g.

1. Bericht über die Einnahmen und Ausgaben des Revaler Börsen-Comites pro 1885.

		Rubel.	Kop.			Rubel.	Kop.	Rubel.	Kop.
Einnahmen.				Ausgaben.					
An Saldo vom Jahre 1884		12146	93	Per Gagen den Lehrern der Handelsclasse, Bücher und diverse Ausgaben		1515	15		
„ Subvention der Stadtverwaltung		7500	—	„ Subvention dem Rigaer Polytechnicum . . .		100	—		
„ Beiträge von der Kaufmannschaft		2068	—	„ do. der Baltischporter Seemannsschule . . .		200	—		
„ Zinsen		717	—	„ do. der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger		100	—		
				„ Miethe des Börsenlocals		400	—		
				„ Gage dem Secretär des Börsenvereins . . .		2000	—		
				„ Honorar dem Jurisconsult		100	—		
				„ Gage den Dienern und Gratification . . .		180	—		
				„ do. dem Statistiker und Ausgaben desselben .		1888	75		
				„ Gratification dem Hafenaufseher		50	—		
				„ do. dem Hafencapitän		100	—		
				„ Aufertigung der Exportlisten ,		50	—		
				„ Translate etc.		258	—		
				„ Inserate, div. Unkosten, Depeschen		862	43		
				„ Druckkosten der Handelsberichte Revals pro 1884		550	—		
				„ Coursberichte		300	—		
				„ 546 1/2 Faden Stein zum Speicherbau . . .		4097	45		
				„ Ganzeiausgaben		148	65	12900	43
				„ Saldo zum 1. Januar 1886				9531	50
		22431	93					22431	93

2. Budget des Revaler Börsen-Comités pro 1886.

[illegible]

	Rubel	Kop.	Rubel.	Kop.
Ausgaben.				
Der Unterhalt der Handelsclasse	1700	—		
„ Subvention dem Rigaer Polytechnicum . . .	100	—		
„ do. der Baltischporter Seemannsschule . . .	200	—		
„ do. der Gesellschaft zur Rettung Schiff-				
brüchiger	100	—		
„ Gage dem Börsensecretär	2000	—		
„ Honorar dem Jurisconsult	100	—		
„ Kanzlei und Vorlagen	800	—		
„ Miethe des Locals und Gage den Dienern . .	800	—		
„ Coursberichte	300	—		
„ Unterhalt des Statistischen Bureaus	2200	—		
„ Druck der Handelsberichte und anderen Vorlagen	800	—		
„ extraord. Vorlagen, Translate und unvorher-				
gesehene Ausgaben	2000	—		
„ Eiskungskosten im Frühjahr und Winter . . .	2000	—		
„ Beiträge zum Bau von Speichern am neuen				
Bassin	5000	—	18100	—
„ Saldo zum 1. Januar 1887			2631	50
			20731	50